



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 04 juin 2013

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 15 mai 2013 et du 22 mai 2013
2. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
- Adoption d'une série d'amendements parlementaires
3. Examen des documents européens suivants :

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

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

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

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

COM (2013) 129 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - La protection des passagers en cas d'insolvabilité d'une compagnie aérienne

COM (2013) 130 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant le règlement (CE) n°261/2004 établissant des

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

COM (2013) 253 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Technologies et innovation

énergétiques

4. Divers

*

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

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

M. Claude Franck, Mme Françoise Kuth, M. Claude Pauly, Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

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

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 15 mai 2013 et du 22 mai 2013

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

2. 6547 Projet de loi dérogeant temporairement à la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Monsieur le Rapporteur présente le projet de lettre d'amendements, tel que repris en annexe 1 du présent procès-verbal. Cette lettre ne soulève pas de commentaire de la part des membres de la Commission ; elle sera envoyée au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

3. Examen des documents européens suivants :

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

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

européen des rejets et des transferts de polluants (PRTR européen)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

COM (2013) 214 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS sur l'application de la directive

2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

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

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

COM (2013) 253 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Technologies et innovation énergétiques

Le document COM (2013) 102 est une proposition de directive modifiant les directives 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE, 2004/37/CE. Suite à l'adoption du règlement (CE) n°1272/2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges, certaines dispositions contenues dans les directives précitées doivent en effet être adaptées afin de mettre en œuvre, dans l'Union européenne, le système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques des Nations Unies.

Etant donné que les directives 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE et 2004/37/CE contiennent des références à la législation de l'UE sur la classification et l'étiquetage des produits chimiques, elles doivent être alignées sur la nouvelle législation en vigueur dans ce domaine. Le but de la présente proposition de directive est donc d'actualiser les références et la terminologie des cinq directives susmentionnées.

Le document sous rubrique est conforme au respect du principe de subsidiarité ; il ne soulève aucune question de la part des membres de la commission parlementaire.

*

Le document COM (2013) 111 est un rapport de la Commission sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du règlement (CE) n°166/2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et des transferts de polluants (PRTR européen).

Le PRTR européen met en œuvre le protocole CEE-ONU sur les registres des rejets et transferts de polluants de la convention d'Aarhus. Son objectif principal est d'ouvrir l'accès aux informations environnementales concernant les plus grands établissements industriels. Les obligations en matière de notification des émissions sont liées à des types spécifiques d'activités industrielles et aux valeurs-seuils de polluants fixées dans le règlement en vue de remédier aux principales sources de pollution industrielle, notamment les activités visées par la directive 2008/1/CE relative à la prévention et à la réduction intégrées de la pollution.

Le rapport sous rubrique conclut que la mise en place d'un PRTR européen a constitué un outil important pour accroître la base de connaissances permettant une gestion efficace des ressources de l'air, de l'eau et du sol. Cela a été une avancée importante pour assurer une plus grande transparence quant aux types et volumes d'émissions industrielles et à la surveillance environnementale. Le PRTR européen comprend un ensemble unique de données couvrant un large éventail de polluants, traitant des rejets et de leurs transferts vers tous les milieux. En effet, à l'heure actuelle, le site Internet du PRTR européen fournit un

accès électronique aux données communiquées par 29.000 établissements industriels couvrant 65 activités économiques relevant des principaux secteurs industriels (énergie, production et transformation de métaux, industrie chimique, gestion des déchets et des eaux usées, fabrication et transformation du papier et du bois,...).

L'évaluation réalisée par la Commission de la mise en œuvre du règlement met en évidence une très bonne réussite d'ensemble. Les États membres se sont rapidement acquittés des nouvelles obligations qui leur incombaient, si bien que la collecte des données, leur évaluation et leur transmission à la Commission sont maintenant achevées de manière fiable pour la plupart des rejets.

Toutefois, il est possible et nécessaire de continuer à améliorer la situation. Les mesures prévues dans le rapport permettront de résoudre les principaux problèmes mis en évidence et de faire progresser le PRTR européen de façon à améliorer encore sa facilité d'utilisation et à encourager un usage plus large des informations environnementales importantes qu'il contient. Ces mesures seront mises en œuvre dans un ordre de priorité approprié afin de cibler de façon efficace celles qui comportent les plus grands avantages potentiels.

Tous les États membres de l'UE, ainsi que la Norvège, l'Islande, le Liechtenstein, la Suisse et la Serbie, ont mis en œuvre le règlement sur le PRTR européen. Au Grand-Duché, le PRTR européen a été mis en place par le biais de la loi du 13 mars 2009¹ ainsi que par son règlement d'exécution².

*

Le document [COM \(2013\) 121](#) est une communication de la Commission européenne sur l'utilisation des ressources financières destinées au déclassé des installations nucléaires et à la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs.

En 2006, une recommandation sur la gestion des ressources financières destinées au déclassé a officiellement mis en place un groupe d'experts baptisé « groupe sur le financement des opérations de déclassé », qui a pour mission d'apporter un soutien à la Commission européenne dans la réalisation des tâches suivantes :

- promouvoir une bonne compréhension des politiques en matière de déclassé, ainsi que des tâches et activités y afférentes ;
- fournir des connaissances à jour sur les estimations du coût des opérations de déclassé et la gestion des provisions et/ou des fonds réservés à cet effet ;
- étudier les possibilités de renforcer la coopération et l'harmonisation au niveau européen.

La communication sous rubrique vise à donner une vue d'ensemble de la situation dans les États membres. En particulier, elle fait le point sur les progrès accomplis en matière d'harmonisation des régimes de financement du déclassé des installations nucléaires et de la gestion des déchets.

L'environnement juridique dans le domaine du déclassé et de la gestion des déchets a changé de manière significative avec l'adoption de la directive 2011/70/Euratom établissant un cadre communautaire pour la gestion responsable et sûre du combustible usé et des déchets radioactifs. Cette directive prévoit en son article 9 que « *Les États membres veillent*

¹ loi du 13 mars 2009 a) concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 166/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 18 janvier 2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et des transferts de polluants et modifiant les directives 91/689/CE et 96/61/CE b) portant création d'un registre national des rejets et des transferts de polluants c) modifiant l'article 15 de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés

² Règlement grand-ducal du 13 mars 2009 relatif a) à la conception et la structure du registre national des rejets et des transferts de polluants b) aux conditions et modalités de notification, d'assurance et d'évaluation de la qualité des informations à fournir pour la tenue du registre c) aux modalités de participation du public à la mise en place et au développement du registre.

à ce que le cadre national impose que les ressources financières suffisantes soient disponibles, le moment venu, pour la mise en œuvre des programmes nationaux visés à l'article 11, en particulier pour la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs, en tenant dûment compte de la responsabilité des producteurs de combustible usé et de déchets radioactifs ». Les programmes nationaux sur le combustible usé et les déchets radioactifs devront couvrir tous les types de déchets et toutes les étapes de leur gestion, depuis leur production jusqu'à leur stockage définitif, et fournir une base de calcul suffisamment détaillée pour permettre l'estimation du coût à long terme en tant que variable servant à déterminer le montant adéquat de ressources financières à rassembler pour obtenir des fonds suffisants pour la gestion des déchets.

*

Le document COM (2013) 123 est un livre vert sur la stratégie européenne en matière de déchets plastiques dans l'environnement, dont l'objectif est de lancer une réflexion sur les réponses pouvant être apportées aux défis que posent les déchets plastiques qui, pour l'heure, ne font pas l'objet de dispositions spécifiques dans la législation de l'UE en matière de déchets. Le suivi du livre vert fera partie intégrante du réexamen approfondi de la législation en matière de déchets, qui s'achèvera en 2014. Ce réexamen sera l'occasion de se pencher sur les objectifs actuellement fixés pour la valorisation et la mise en décharge des déchets et d'effectuer une évaluation *ex post* de cinq directives couvrant différents flux de déchets.

Les caractéristiques intrinsèques des matières plastiques créent des problèmes particuliers du point de vue de la gestion des déchets. Le livre vert sous rubrique a pour objet de réévaluer les risques pour la santé humaine et l'environnement liés aux matières plastiques présentes dans les produits lorsque ceux-ci deviennent des déchets et de lancer un processus de réflexion sur la manière de résoudre le problème de l'élimination incontrôlée des déchets plastiques, notamment en milieu marin. Il devrait également contribuer à faire progresser la réflexion sur la prise en compte des incidences tout au long du cycle de vie, de l'extraction des matières premières à la fin de la phase de vie, dans les coûts des produits en matière plastique.

Comme mentionné ci-dessus, les problèmes spécifiques posés par les déchets plastiques ne sont pas ciblés par la législation actuelle de l'UE en matière de déchets. Les États membres doivent privilégier la prévention et le recyclage par rapport à d'autres modes d'élimination, comme c'est le cas pour l'ensemble des flux de déchets visés dans la directive-cadre relative aux déchets, mais il faut aller encore plus loin. Le livre vert a pour objet d'évaluer les incidences des déchets plastiques et de définir une stratégie européenne visant leur atténuation.

Toutes les parties intéressées sont invitées à soumettre leur point de vue sur les suggestions exposées dans le livre vert et à s'exprimer sur la question de savoir si la législation en place doit être adaptée et de quelle façon, afin de gérer les déchets plastiques et d'encourager leur réutilisation, leur recyclage et leur valorisation par rapport à la mise en décharge. Leur avis est également sollicité sur l'efficacité d'objectifs potentiels de recyclage et de mesures économiques telles que les interdictions et les taxes de mise en décharge. Le livre vert invite également à réfléchir sur les possibilités d'amélioration de la conception modulaire et chimique des matières plastiques afin d'augmenter leur recyclabilité, sur la réduction des déchets marins et sur l'opportunité de promouvoir les matières plastiques biodégradables.

Au Luxembourg, quelque 27.000 tonnes de déchets en plastique, dont 22.000 tonnes d'emballages, sont produits annuellement (chiffres de 2010). En étroite collaboration avec le Ministère de l'Environnement et la Confédération luxembourgeoise du Commerce, VALORLUX a lancé en janvier 2004 l'opération « éco-sac », afin d'éviter autant que possible

le recours aux sacs de caisse jetables. Depuis le lancement de l'opération, celle-ci rencontre un grand succès et a permis de réduire notablement l'utilisation de sac en plastique à usage unique.

*

Le document COM (2013) 129 est une communication de la Commission européenne concernant la protection des passagers en cas d'insolvabilité d'une compagnie aérienne.

Entre l'année 2000 et le premier semestre de l'année 2012, 105 exploitants européens de lignes régulières sont devenus insolvable. Ces cas d'insolvabilité n'ont eu que peu d'impact lorsqu'ils concernaient de petites compagnies aériennes offrant un nombre limité de sièges, mais ils ont entraîné des perturbations majeures pour les passagers lorsqu'il s'agissait de compagnies aériennes plus grandes. Les passagers qui étaient partis, ou sur le point de partir, lorsque leur transporteur est devenu insolvable risquaient de se retrouver sans assistance. Ces défaillances sont plus gênantes pour les passagers qui sont bloqués loin de chez eux, surtout dans les endroits où l'offre d'autres services est limitée.

La situation des passagers dont le transporteur aérien est déclaré insolvable varie en fonction du type de billet acheté, la différence la plus marquée concernant les billets achetés seuls (vol sec) et les billets achetés dans le cadre d'un forfait. Les passagers qui achètent un forfait couvert par la directive 90/314/CEE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait jouissent déjà de mesures de protection. En effet, conformément à ladite directive, en cas d'insolvabilité d'un transporteur aérien sous contrat, les organisateurs sont tenus de rembourser le consommateur ou de prendre d'autres dispositions pour assurer le vol et de fournir une assistance temporaire.

Environ 76% des passagers ayant réservé un vol sec et victimes d'un cas d'insolvabilité entre 2000 et 2010 ne bénéficiaient d'aucune autre forme de protection que celle prévue par le règlement (CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important de vol. Celui-ci n'est entré en vigueur qu'en 2005 et, dans la pratique, n'a été que très rarement appliqué dans des situations d'insolvabilité. Les passagers ont, pour la majorité, dû demander un remboursement de leur billet en tant que créanciers du transporteur aérien défaillant en ayant recours aux procédures nationales en matière d'insolvabilité, et ont à cet égard rencontré un succès d'ampleur variable.

La Commission européenne est d'avis qu'un engagement volontariste de la part des autorités nationales de régulation pourrait sensiblement améliorer la situation des passagers concernés. Par conséquent, avant de décider de proposer de nouvelles mesures législatives dans ce domaine, la Commission considère qu'il est indispensable de renforcer le contrôle des licences des transporteurs aériens de l'UE en vertu du règlement (CE) n°1008/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans ce contexte, la Commission européenne se propose :

- d'encourager les autorités nationales chargées de l'application des règlements (CE) n°1008/2008 et n°261/2004 précités à coordonner leurs actions afin d'assurer un suivi adéquat de la situation financière des transporteurs aériens et, si nécessaire, à adopter une approche coordonnée en matière de suspension des activités, afin de réduire au maximum les répercussions sur les passagers ;
- d'encourager une coopération accrue et un meilleur échange des bonnes pratiques et des informations entre les autorités de régulation des États membres ;
- de nouer un dialogue avec les associations du secteur du transport aérien de l'UE afin de formaliser les accords volontaires existants relatifs à l'offre de tarifs de sauvetage et à leur promotion efficace ;

- de nouer un dialogue avec les associations représentant les aéroports de l'UE pour élaborer, de manière volontaire, des mesures visant à compléter les tarifs de sauvetage, en proposant par exemple de réduire les redevances aéroportuaires dans de telles situations afin de réduire au maximum les coûts pour les passagers ;
- de nouer un dialogue avec le secteur industriel afin que des produits d'assurance soient proposés plus largement et de manière plus systématique dans toute l'UE ;
- de nouer un dialogue avec l'IATA pour encourager l'adoption d'un accord sur le niveau de service afin de garantir le recours au plan de règlement bancaire pour que le plus grand nombre possible de passagers puisse récupérer le montant versé avant qu'un transporteur aérien ne soit déclaré insolvable ;
- de veiller à ce que des informations sur les formules de remboursement des versements effectués par carte de crédit ou sur des produits similaires dans un État membre soient disponibles plus largement et de manière plus systématique, afin que les passagers puissent se prémunir contre les risques d'insolvabilité en vertu du droit national.

Suite à une demande d'un membre de la Commission du Développement durable, les responsables du Ministère feront parvenir d'éventuelles informations sur le bilan qui a pu être établi à la suite de l'entrée en vigueur de la directive 90/314/CEE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait.

*

Le document [COM \(2013\) 130](#) est une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, ainsi que le règlement (CE) n°2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en ce qui concerne le transport aérien de passagers et de leurs bagages.

Il arrive fréquemment que les transporteurs aériens ne respectent pas les droits dont les passagers peuvent, en vertu des deux règlements précités, se prévaloir en cas de refus d'embarquement, de retard important, d'annulation ou d'erreur de manipulation des bagages. Si la législation de l'UE définit des droits d'une grande fermeté, les passagers peuvent en effet avoir du mal à les faire valoir et ressentir une certaine frustration lorsque les transporteurs aériens semblent ne pas les appliquer.

La proposition de règlement sous rubrique vise donc à promouvoir l'intérêt des passagers aériens en veillant à ce que les transporteurs aériens respectent un niveau élevé de protection de leurs passagers au cours des perturbations pendant le voyage, tout en tenant compte des conséquences financières pour le secteur du transport aérien et en veillant à ce que les transporteurs aériens puissent exercer leurs activités dans des conditions équivalentes sur un marché libéralisé.

La proposition de la Commission européenne clarifie des aspects importants de la législation de l'UE qui ont causé des difficultés tant pour les passagers que pour les transporteurs aériens. Lorsque nécessaire, elle introduit de nouveaux droits des passagers. Elle prévoit des procédures efficaces de traitement des plaintes et renforce les politiques de contrôle de l'application, de suivi et de sanctions afin de garantir un meilleur respect de l'ensemble des droits des passagers. Elle veille également à ce que les obligations restent réalistes d'un point de vue financier ; elle prévoit des mesures sur la transparence des prix et vise à améliorer la protection des passagers en cas d'insolvabilité d'un transporteur aérien.

La Commission européenne prévoit donc de garantir l'efficacité et la cohérence dans le contrôle de l'application des droits des passagers dans l'ensemble de l'UE, mais aussi de réduire les effets dissuasifs, sur les transporteurs aériens, de certains coûts découlant du règlement.

A la suite de la présentation du document sous rubrique par un représentant du Ministère, les membres de la commission parlementaire concluent que le principe de subsidiarité est respecté.

*

Le document COM (2013) 167 est une communication de la Commission européenne concernant l'accord international de 2015 sur le changement climatique, tandis que le document COM (2013) 169 est un livre vert posant un cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030.

La Commission a lancé une série de consultations afin d'engager un débat entre les États membres, les institutions de l'Union européenne et les parties concernées sur la meilleure orientation à donner au régime international en matière de climat entre 2020 et 2030.

Pour élaborer l'accord de 2015, il faudra tirer les leçons des succès et des échecs du protocole de Kyoto et du processus Copenhague-Cancun. Il faudra également se départir du modèle Nord/Sud qui caractérisait le monde dans les années '90 pour se tourner vers un système fondé sur l'interdépendance et la responsabilité partagée.

L'accord de 2015 devra réussir à emporter l'adhésion de toutes les grandes économies, jusqu'à présent opposées aux engagements juridiquement contraignants de réduction des émissions de GES. Il devra s'appuyer sur les systèmes mis en place pour soutenir les pays, en particulier les plus vulnérables, dans leurs efforts d'adaptation au changement climatique. Il devra surtout garantir la transition entre l'approche actuelle, qui repose largement sur des décisions non contraignantes et un accord juridiquement contraignant, qui engagera le monde sur la voie d'une réduction des émissions qui permettra de maintenir le réchauffement de la planète sous la barre des 2°C. Cet accord devra rendre compte de l'évolution du monde depuis le début des négociations sur le climat en 1990 et de la manière dont il continuera d'évoluer à mesure que nous nous rapprocherons de 2030. Il s'appliquera dans un contexte dans lequel :

- les progrès de la science auront levé tout doute possible quant à notre rôle dans le réchauffement de la planète ;
- les économies émergentes seront une source de croissance économique et d'émissions de GES qui ne cessera de se développer ;
- d'importants problèmes resteront à résoudre en matière de développement durable ;
- la lutte contre le changement climatique ouvrira aussi des débouchés non négligeables ;
- le développement des échanges internationaux continuera de poser des problèmes liés aux émissions associées à la production et à la prévention de la fuite de carbone.

Le livre vert soulève une série de questions, dont notamment : Quels devraient être le type, la nature et le niveau des objectifs climatiques et énergétiques fixés pour 2030 ? Comment assurer la cohérence entre les différents instruments ? Comment le système énergétique peut-il au mieux contribuer à la compétitivité de l'UE ? Comment tenir compte des différences dans la capacité d'action des États membres ?

Sur base des résultats de la consultation, la Commission européenne prévoit de proposer d'ici la fin de l'année un cadre pour les politiques dans le domaine du climat et de l'énergie à l'horizon 2030. Les investisseurs auront ainsi un horizon fiable, ce qui stimulera l'innovation et la demande de technologies à faible intensité de carbone et soutiendra les efforts en vue d'une économie européenne plus compétitive, durable et assurée d'un approvisionnement énergétique adéquat. Le cadre pour 2030 s'appuiera sur l'expérience et les leçons tirées du cadre pour 2020 et mettra en évidence les points susceptibles d'être améliorés. Il tiendra

également compte des changements survenus depuis lors notamment dans le système énergétique et l'économie, ainsi que des développements internationaux.

Suite à la présentation de ce document et à une question afférente, il est rappelé que :

- la 18e session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui s'est tenue à Doha du 26 novembre au 7 décembre 2012, a abouti à l'engagement par la communauté internationale à conclure en 2015 un accord mondial unique juridiquement contraignant, qui entrera en vigueur à l'horizon 2020 ;
- une deuxième période d'engagement du protocole de Kyoto a commencé en janvier 2013. La portée de cette seconde période, qui s'achèvera fin 2020, sera néanmoins très limitée car elle ne concerne que l'Union européenne et une dizaine d'autres pays, soit 15% des émissions de GES mondiales ;
- l'UE s'est engagée à porter à 30% au lieu de 20% la réduction des émissions d'ici 2020 par rapport à 1990, dans le cadre d'un accord mondial global et à condition que les autres pays développés s'engagent à atteindre des réductions comparables.

*

Le document COM (2013) 175 est un rapport de la Commission sur l'évaluation des progrès des États membres dans la réalisation de leurs objectifs pour 2020 en matière d'énergies renouvelables.

Sous l'effet de l'adoption, en 2009, de la directive sur les énergies renouvelables fixant des objectifs juridiquement contraignants dans ce domaine, le secteur des énergies renouvelables a connu une forte croissance. Les données et l'analyse figurant dans le rapport sur les progrès accomplis dans le domaine des énergies renouvelables indiquent que si l'UE est globalement en voie d'atteindre les objectifs fixés pour 2020, certains États membres doivent consentir des efforts supplémentaires. En outre, l'analyse pointe quelques motifs d'inquiétude concernant les progrès futurs :

- la transposition de la directive n'a pas été aussi rapide qu'elle aurait dû et le chemin qui reste à faire va être de plus en plus ardu. En fait, la majeure partie de l'effort attendu de la part des États membres devra être fourni au cours des dernières années : s'ils disposaient de sept années pour réaliser une première tranche de 20% de leur objectif pour 2012, ils n'ont plus ensuite que deux ans pour la deuxième tranche de 10% en 2014, puis 15% en 2016, 20% en 2018 et 35% en 2020 ;
- la détérioration de la situation économique en Europe aura pour conséquence que les politiques actuelles ne suffiront vraisemblablement pas, dans une majorité des États membres, à susciter le déploiement requis des énergies renouvelables ;
- les écarts des États membres par rapport à la trajectoire prévue selon leurs propres plans d'action nationaux dans le domaine des énergies renouvelables sont le résultat de modifications des politiques qui réduisent la clarté et la visibilité pour les investisseurs, lesquels se trouvent davantage exposés au risque lié à la réglementation. Les écarts par rapport aux plans en ce qui concerne les tendances sectorielles et technologiques font ressortir les points où des efforts supplémentaires pourraient être nécessaires ;
- d'autres motifs d'inquiétude concernent la persistance d'obstacles au déploiement des énergies renouvelables : lourdeur des procédures administratives, lenteur du développement des infrastructures,...
- le changement de climat économique a également eu un impact manifeste sur le développement de nouveaux projets dans le domaine des énergies renouvelables. Une des conséquences est la hausse des coûts d'investissement en général. Une autre est l'accroissement du risque résultant des modifications apportées par les États membres aux régimes d'aide. Les orientations que la Commission prévoit de publier concernant la réforme des régimes d'aides ont vocation à garantir que ce soutien soit d'un bon rapport

coût-efficacité et contribue à l'intégration de la production d'énergie à partir de sources renouvelables sur le marché de l'énergie.

Suite à la présentation de ce document et à une question afférente, il est rappelé que le Luxembourg doit couvrir, d'ici 2020, 11% de ses besoins totaux en énergie par des sources renouvelables. Les statistiques actuelles font état d'un niveau atteint de 3%.

*

Le document COM (2013) 180 est une communication de la Commission sur l'avenir du captage et du stockage du carbone (CSC) en Europe, ayant pour but de lancer le débat sur les options envisageables pour assurer le développement de cette technologie.

Plusieurs rapports internationaux indiquent clairement que les énergies fossiles feront toujours partie du bouquet énergétique européen et mondial et qu'elles continueront d'être utilisées dans de nombreux procédés industriels à l'horizon 2050. Le CSC est aujourd'hui une des principales technologies disponibles pour réduire les émissions de CO₂. Pour tirer parti de ce potentiel, il faut que le CSC devienne une technologie compétitive en matière de coûts, afin que son déploiement commercial puisse débuter et qu'il puisse ainsi faciliter la transition de l'Europe vers une économie à faible intensité de carbone.

Mais le CSC est aujourd'hui à la croisée des chemins. Tous ses aspects ont déjà fait l'objet de démonstrations en dehors de l'UE où il est appliqué à l'échelle commerciale pour le traitement du gaz et où une vingtaine de projets de taille industrielle devraient être en cours d'ici 2020. En dépit des nombreux efforts et du soutien considérable de l'UE, les projets de démonstration du CSC dans l'UE ont pris du retard et les financements disponibles sont insuffisants. En fait, il va falloir redoubler d'efforts pour qu'au moins les quelques projets auxquels un financement de l'UE a été octroyé puissent être menés à bien. Les retards pris dans le domaine du CSC appliqué aux centrales au charbon et au gaz feront probablement augmenter à plus long terme les coûts de la décarbonisation du secteur de l'électricité, en particulier dans les États membres où la dépendance à l'égard des combustibles fossiles est forte.

Il est urgent d'agir pour réussir à stimuler l'investissement dans la démonstration du CSC, de manière à pouvoir vérifier si le déploiement ultérieur de la technologie et la construction de l'infrastructure du CSC sont faisables. La première étape de ce processus consiste donc à permettre la démonstration du CSC à l'échelle commerciale en Europe afin de confirmer la viabilité technique et économique du CSC en tant que mesure économiquement rationnelle pour atténuer les émissions de GES du secteur de l'électricité et du secteur industriel.

Suite à la présentation de ce document, il est rappelé qu'à l'instar de nombreux autres États membres, le Grand-Duché a décidé, par le biais de la loi du 27 août 2012 a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone b) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau c) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale, d'interdire tout stockage géologique de CO₂ sur son territoire.

*

Le document COM(2013)195 est une proposition de directive modifiant la directive 96/53/CE fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international.

Les véhicules utilitaires lourds transportant des biens et des personnes en Europe doivent être conformes à certaines règles relatives à leur poids et à leurs dimensions. Pour chaque

type de véhicule, la directive 96/53/CE fixe respectivement les limites maximales autorisées de longueur, largeur, hauteur et poids. Une récente consultation a révélé que les limites fixées par la directive sont l'un des obstacles principaux au transport intermodal et à l'efficacité énergétique du transport routier. En outre, le non-respect des règles par les opérateurs de transport nuit à l'efficacité de la directive. Cette consultation a mis en avant les causes suivantes responsables de l'inefficacité de la directive :

- certaines limites maximales de poids et de dimensions empêchent l'introduction sur le marché de camions électriques, hybrides et plus aérodynamiques et réduisent l'attrait de certains services de transport par autocar ;
- certaines limites maximales de dimensions et de poids ne sont pas en phase avec l'évolution technique du transport intermodal et de la conteneurisation ;
- l'absence de méthodes coercitives communes et dissuasives.

Compte tenu de ces problèmes, la proposition de directive sous rubrique poursuit un double objectif : d'une part, améliorer l'efficacité énergétique du transport routier et intermodal en révisant certaines limites relatives aux poids et dimensions des véhicules routiers tout en maintenant l'équilibre entre les exigences d'entretien de l'infrastructure, de sécurité routière et de protection de l'environnement et, d'autre part, établir des conditions de concurrence plus équitables et, par là même, développer le marché intérieur du transport routier. La proposition de directive permettra en outre une réduction de la consommation de carburant grâce à la nouvelle conception des véhicules, entraînant des économies potentielles de carburant d'environ 15% sur autoroute. Des contrôles plus efficaces sur les véhicules en surcharge, grâce à des méthodes de filtrage, auront un effet positif considérable sur la concurrence et réduiront le nombre de contrôles inutiles ainsi que, par conséquent, les coûts administratifs liés à ces derniers.

A la suite de la présentation du document sous rubrique par un représentant du Ministère, il est procédé à un bref échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- actuellement, la longueur maximale autorisée est 18,75 mètres. La proposition de directive prévoit de faciliter le développement du transport intermodal par une dérogation de 15 cm sur la longueur des camions transportant des conteneurs de 45 pieds, lesquels sont de plus en plus utilisés en transport intercontinental et en Europe ;
- le poids d'ensemble maximal autorisé est en principe de 40 tonnes. La proposition de directive prévoit d'autoriser l'augmentation d'une tonne du poids des véhicules ayant une propulsion électrique ou hybride, pour tenir compte du poids des batteries électriques ou de la double motorisation, sans préjudice pour la capacité d'emport du véhicule ;
- la proposition confirme également que l'utilisation transfrontalière des *gigaliners* pouvant mesurer jusqu'à 25,25 mètres et peser jusqu'à 60 tonnes est licite pour les trajets ne traversant qu'une seule frontière, si les deux États membres concernés le permettent et disposent d'une infrastructure adaptée et si les opérations de transport n'affectent pas de façon notable la concurrence internationale. Monsieur le Ministre, ainsi que plusieurs membres de la commission parlementaire expriment leur réserve et leur scepticisme par rapport au développement de ce type de transport ;
- à la demande d'un membre de la commission parlementaire, les responsables du Ministère fourniront de plus amples informations concernant l'harmonisation des règles pour le transport national, notamment dans le cadre du transport d'animaux vivants ;
- suite à une remarque concernant le manque de places de parking pour les camions sur les aires de d'autoroute, Monsieur le Ministre informe que l'Administration des ponts et chaussées est en train de réfléchir à la mise en place d'un système électronique pour la gestion des places de parking. De la même manière, une réflexion est menée sur la création de parkings de délestage aux frontières ;
- les membres de la commission parlementaire concluent que le principe de subsidiarité est respecté.

*

Le document COM (2013) 213 est un livre vert sur les assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine. Comme bien d'autres régions du monde, l'Union européenne est exposée à presque tous les types de catastrophes naturelles. Outre les vies qu'elles ôtent, ces catastrophes coûtent des milliards d'euros chaque année, mettant en péril la stabilité et la croissance économiques. Les catastrophes peuvent avoir des répercussions par-delà les frontières et représenter une menace pour des pans entiers du territoire des pays voisins. Même lorsque le coût de catastrophes majeures est concentré localement, une mauvaise couverture de ceux-ci par les assurances peut grever le budget des États membres individuels, au risque de causer des déséquilibres internes et externes. Il s'agit donc d'une question cruciale pour les citoyens, les entreprises et les gouvernements de toute l'Union européenne.

Le livre vert sous rubrique pose un certain nombre de questions sur l'adéquation et la disponibilité des assurances contre les catastrophes. Il poursuit un objectif de sensibilisation et cherche à évaluer si des mesures prises à l'échelon de l'UE pourraient être appropriées pour consolider le marché des assurances contre les catastrophes dans l'Union européenne. À titre plus général, ce processus élargira également la base des connaissances, encouragera le recours aux assurances dans la gestion des catastrophes et contribuera dès lors à l'adoption d'une philosophie générale de prévention des catastrophes et d'atténuation de leurs risques.

Selon de récentes recherches analytiques, les données disponibles montrent que les polices d'assurance couvrant les catastrophes ont un taux de pénétration sur le marché généralement faible pour le moment dans certains États membres. Il ressort de ces analyses que les risques d'inondation, de tempête et de tremblement de terre sont, comme on pouvait s'y attendre, différents d'un État à un autre.

D'après les informations disponibles, le marché des assurances contre les catastrophes ne semble pas répondre à tous les risques existants. Les études montrent que, pour les tempêtes, les taux de pénétration sont élevés dans la plupart des États membres. En revanche, pour les inondations et les tremblements de terre, les taux de pénétration ne sont élevés que lorsque ces risques sont couverts conjointement avec d'autres risques.

Le livre vert pose donc une série de questions liées aux assurances contre les catastrophes. Quels types d'assurance obligatoire contre les catastrophes existe-t-il, le cas échéant, dans les États membres ? Ces produits d'assurance sont-ils généralement combinés avec d'autres produits dans le cadre d'un groupage obligatoire ou liés à une obligation faite aux assureurs de couvrir ces risques ? L'assurance obligatoire contre les catastrophes s'accompagne-t-elle généralement du droit pour le consommateur d'exclure de la couverture certains risques de catastrophes ? Quels sont les avantages et inconvénients possibles ? Une action au niveau de l'UE serait-elle utile dans ce domaine ?

*

Le document COM (2013) 214 est un rapport de la Commission européenne sur l'application de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Au Luxembourg, ladite directive a été transposée par le biais du règlement grand-ducal du 17 juin 2011.

Le rapport sous rubrique conclut que la transposition tardive de la directive 2009/33/CE dans la plupart des États membres limite l'expérience que l'on peut en tirer à ce jour et complique l'évaluation de son impact. Cette situation est encore aggravée par le fait qu'il n'existe pas d'obligations de notification pour les États membres.

Il s'avère nécessaire de fournir des orientations supplémentaires concernant l'application des différentes options prévues par la directive afin de prendre en compte la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ et de polluants lors de l'achat de véhicules. Il est nécessaire également de soutenir l'approche encore nouvelle consistant à traduire les incidences en valeur monétaire. Les États membres devraient fournir ces orientations, en accordant une attention particulière aux dispositions pertinentes de leur législation nationale. Il conviendrait aussi de prendre en compte des actions de formation spécifiques pour le personnel responsable de la mise en œuvre de la législation nationale pertinente.

Le portail « Véhicules propres » est jugé utile pour aider les autorités publiques à passer des marchés de véhicules propres et économes en énergie. La Commission adaptera ce portail de manière à répondre aux attentes exprimées par les acheteurs publics et privés. Elle en améliorera la fonctionnalité en favorisant la passation conjointe de marchés de véhicules propres et économes en énergie et en facilitant notamment les contacts étroits entre autorités nationales et régionales concernées dans l'UE 27 et au-delà.

*

Le document COM (2013) 216 est une communication de la Commission concernant la stratégie de l'UE relative à l'adaptation au changement climatique. Les conséquences du changement climatique sont de plus en plus perceptibles en Europe et dans le reste du monde : les températures moyennes de la planète continuent d'augmenter, certains processus naturels sont altérés, les régimes des précipitations modifiés, les glaciers fondent et le niveau des mers s'élève. Pour éviter de devoir faire face aux conséquences les plus graves du changement climatique, et en particulier à des effets irréversibles à grande échelle, il faut limiter le réchauffement de la planète à moins de 2°C par rapport aux températures de l'ère préindustrielle.

Au cours de la dernière décennie, les températures enregistrées sur le territoire européen dépassaient en moyenne de 1,3°C les niveaux de l'ère préindustrielle, ce qui indique qu'elles ont augmenté en Europe plus rapidement que la moyenne mondiale. La stratégie européenne relative à l'adaptation au changement climatique poursuit trois objectifs :

- favoriser l'action au niveau des États membres : la Commission encouragera tous les États membres à adopter des stratégies d'adaptation globales et mettra des financements à disposition pour les aider à renforcer leurs capacités d'adaptation et à prendre des mesures. Elle apportera également son soutien aux municipalités en lançant un engagement volontaire suivant le modèle du « Pacte des maires » ;
- agir en faveur de la résilience au climat : l'adaptation dans les secteurs les plus vulnérables, tels que l'agriculture et la pêche, et son intégration dans la politique de cohésion continueront d'être encouragées, afin d'assurer la résilience des infrastructures européennes et d'encourager le recours aux assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine ;
- favoriser une prise de décision éclairée : les lacunes seront comblées dans les connaissances en matière d'adaptation et la position de la plate-forme européenne Climate-ADAPT sera renforcée, celle-ci devenant un guichet d'information unique sur l'adaptation en Europe.

La Commission européenne facilitera la coordination des politiques et s'efforcera de coopérer avec les États membres. Elle continuera de tenir des consultations et de coopérer avec les parties prenantes afin que cette stratégie puisse être mise en œuvre de façon adéquate et dans les délais.

L'amélioration de l'accès au financement sera un élément déterminant de la construction d'une Europe à l'épreuve du climat. Le projet de cadre financier pluriannuel 2014-2020

comprend une proposition visant à augmenter les dépenses liées au climat de telle sorte qu'elles représentent au moins 20% du budget de l'UE.

Le suivi et l'évaluation des mesures en matière d'adaptation au changement climatique sont indispensables. La Commission mettra au point des indicateurs destinés à faciliter l'évaluation des efforts en matière d'adaptation et des vulnérabilités à travers l'UE.

En 2017, la Commission rendra compte au Parlement européen et au Conseil de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la stratégie et, s'il y a lieu, proposera une révision de cette dernière.

Il est à noter qu'en date du 18 juin prochain, le Conseil « Environnement » adoptera ses conclusions relatives à la communication sous rubrique.

*

Le document COM (2013) 225 est un rapport de la Commission européenne concernant le soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments. Ce rapport montre que :

- la situation varie fortement d'un État membre à l'autre en fonction du parc immobilier, des mesures de soutien financier mises en place et des barrières commerciales existantes ;
- bien que les investissements dans le domaine de l'efficacité énergétique des bâtiments augmentent et qu'il existe de nombreux exemples en matière de bonnes pratiques d'utilisation d'instruments permettant de réaliser des économies d'énergie d'un bon rapport coût/efficacité, l'on ne dispose que d'informations limitées sur l'efficacité des diverses mesures de soutien financier, tant au niveau de l'UE qu'au niveau des États membres ;
- il subsiste des obstacles importants qui entravent la réalisation d'investissements en matière d'efficacité énergétique des bâtiments, notamment un manque d'information et d'expertise dans le domaine du financement de l'efficacité énergétique, touchant tous les acteurs concernés.

Pour que l'UE puisse atteindre son objectif en matière d'efficacité énergétique à l'horizon 2020 et réaliser les ambitions qui sont les siennes de faire des économies supplémentaires d'ici 2050, il est impératif de renforcer le soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments. À cet effet, il est nécessaire de veiller à ce que le cadre réglementaire soit correctement mis en œuvre, que davantage de fonds soient rendus disponibles et que les principaux obstacles soient levés.

*

Le document COM (2013) 253 est une communication de la Commission relative aux technologies et à l'innovation énergétiques. La stratégie européenne en la matière doit accélérer l'innovation dans les technologies basse carbone de pointe et la mise au point de solutions novatrices, en comblant le fossé entre la recherche et le marché. Cette stratégie fait partie intégrante de la politique de l'UE dans le domaine de l'énergie. De ce fait, elle doit compléter les dispositions réglementaires en vigueur afin d'assurer la première place de l'UE en matière d'innovation sur les marchés énergétiques internationaux et relever les défis associés à la conjoncture économique actuelle. Elle doit aussi contribuer à renforcer la compétitivité de l'UE sur les coûts de l'énergie et la fiabilité de son approvisionnement énergétique.

Les principes de l'action de l'UE sont d'apporter une certaine valeur ajoutée à l'échelon de l'UE, de fixer des priorités en fonction de l'ensemble du système énergétique et de favoriser

des actions d'intégration le long de la chaîne d'innovation énergétique. Pour ce faire, la Commission européenne :

- veillera à l'élaboration, d'ici fin 2013, avec les parties prenantes du plan stratégique de l'UE pour les technologies énergétiques, d'une feuille de route intégrée en vue des priorités indiquées dans la stratégie de l'UE pour les technologies et l'innovation énergétiques ;
- définira d'ici la mi-2014, en collaboration avec les États membres, un plan d'action pour des investissements conjoints et individuels à l'appui de la feuille de route intégrée ;
- renforcera, avec les États membres, les rapports obligatoires aux fins du suivi de la mise en œuvre de la feuille de route intégrée et du plan d'action, sur la base du système d'information stratégiques en ligne sur les technologies énergétiques (SETIS) ;
- encouragera les initiatives industrielles européennes et les plateformes technologiques européennes associées à adapter leur mandat, leur structure et la composition de leurs participants en vue de mettre à jour leurs feuilles de route technologiques et de contribuer à la feuille de route intégrée ;
- établira une structure de coordination placée sous l'égide du groupe de pilotage du plan stratégique de l'UE pour les technologies énergétiques, afin de promouvoir les investissements dans la recherche et l'innovation en matière d'efficacité énergétique.

*

Le document repris en annexe 2 du présent procès-verbal a été établi par le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département Environnement. Il fournit de plus amples informations sur les documents relevant de sa compétence.

4. Divers

Suite à une question afférente, Monsieur le Président rappelle que la Commission du Développement durable a prévu de s'entretenir avec des représentants du Mouvement écologique et de *natur&mwelt* au sujet du projet de loi n°6477. Sous réserve de l'accord de la Conférence des Présidents, cette entrevue sera organisée dans les meilleurs délais.

Luxembourg, le 7 juin 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE 1 : LETTRE D'AMENDEMENTS

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

Remarque préliminaire

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

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

*

Amendement 1 portant sur l'article 1^{er}

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

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

Amendement 2 portant sur l'article 2

Lors de la procédure législative au niveau communautaire, le texte de l'article 2 a été modifié et complété pour des raisons de clarification. La commission parlementaire décide donc d'amender l'article 2 du projet de loi à l'instar de la formulation de la décision n°77/2013/UE. Les quotas du secteur de l'aviation pour 2012 qui ne sont pas délivrés aux exploitants d'aéronefs concernés ou qui sont restitués sont retirés de la circulation par voie d'annulation. Le nombre de quotas du secteur de l'aviation qui sont mis aux enchères devrait être adapté pour tenir compte de la mise en œuvre de la décision de dérogation temporaire et afin de garantir le respect de l'article 5^{ter}, paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 23 décembre 2004 établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (article 3^{quinquies}, paragraphe 1^{er} de la directive 2003/87/CE telle que modifiée). L'article 2 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante :

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

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

Amendement 3 portant sur l'article 3

Pour ce qui est de l'article 3, un amendement s'impose en raison du fait que la décision n°377/2013/UE précise qu'il s'agit des quotas du secteur de l'aviation. Comme l'avait d'ailleurs à juste titre relevé le Conseil d'Etat dans son avis du 30 avril 2013, cette précision ne figurait pas dans le projet de loi initial. L'article 3 du projet de loi est donc modifié pour avoir la teneur suivante :

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

Amendement 4 portant introduction d'un article 4 nouveau

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

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

Pour des raisons de sécurité juridique, le législateur européen a entrepris toutes les démarches pour veiller à une application de la décision de dérogation le plus rapidement possible. Pour des raisons de cohérence avec le droit communautaire, il importe donc de donner un effet rétroactif à la loi.

Bien que l'article 2 du Code civil stipule que « *La loi ne dispose que pour l'avenir ; elle n'a point d'effet rétroactif.* », les juridictions administratives et judiciaires ont eu l'occasion de juger que dans certains cas, le législateur peut conférer à une loi une entrée en vigueur rétroactive. En effet :

« *La loi et le règlement n'ont pas d'effet rétroactif. Seul le pouvoir législatif pouvant déroger à la règle de la non-rétroactivité de la loi, le règlement auquel le pouvoir exécutif a donné un effet rétroactif ne peut, nonobstant ce fait, produire ses effets que pour l'avenir* » (C.E. 13 juillet 1979, 24, 307).

« Seule une rétroactivité expresse doit être admise, toute rétroactivité tacite qu'on croirait pouvoir induire de termes non formels, de travaux préparatoires de la loi ou de son but doit être repoussée. Le juge lié par l'article 2 du code civil ne peut – à moins qu'elle ne soit expressément déclarée rétroactive par le législateur – entendre la loi comme portant effet dans le passé » (Cour 5 avril 2000, 31, 328).

*

TEXTE COORDONNE

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

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

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

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

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

ANNEXE 2

Documents européens

I. COM (2013) 102 final modification des directives 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE et 2004/37/CE aux fins d'alignement sur le règlement (CE) no 1272/2008 »CLP »

Les directives en question visent la protection de la santé et de la sécurité des travailleurs : signalisation de sécurité et/ou de santé au travail; amélioration de la sécurité et de la santé des travailleuses enceintes, accouchées ou allaitantes au travail ; protection des jeunes au travail ; protection de la santé et de la sécurité des travailleurs contre les risques liés à des agents chimiques sur le lieu de travail ; protection de la santé et de la sécurité des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à des agents cancérigènes ou mutagènes au travail.

Elles contiennent des références à la législation de l'UE sur la classification et l'étiquetage des produits chimiques. Pour qu'elles restent effectives, il convient de les aligner sur la nouvelle législation dans ce domaine ; ceci n'affecte ni le champ d'application, ni le niveau de protection. Il s'agit du règlement (CE) no 1272/2008 du Parlement européen et du Conseil relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges («règlement CLP»), afin de mettre en œuvre, dans l'Union européenne, le système général harmonisé de classification et d'étiquetage des produits chimiques des Nations unies (« SGH ») ; il est exécuté en droit national par la loi du 16 décembre 2011 concernant l'enregistrement, l'évaluation et l'autorisation des substances chimiques ainsi que la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances et mélanges chimiques.

Le système SGH permet d'identifier les substances chimiques dangereuses et d'informer les utilisateurs sur les dangers qu'elles présentent au moyen de symboles et de phrases figurant sur les étiquettes, les emballages et les fiches de données de sécurité. Les fiches de données de sécurité établies par les fournisseurs de produits chimiques sont une source d'informations importante pour les employeurs et les salariés.

Le règlement CLP est entré en vigueur le 20 janvier 2009. Les dates limites pour la classification selon les nouvelles règles sont le 1^{er} décembre 2010 pour les substances et le 1^{er} juin 2015 pour les mélanges. (Jusqu'au 1^{er} décembre 2010, les substances sont classées, étiquetées et emballées conformément à la directive 67/548/CEE. Jusqu'au 1^{er} juin 2015, les mélanges sont classés, étiquetés et emballés conformément à la directive 1999/45/CE. Les substances et mélanges peuvent, avant le 1^{er} décembre 2010 et le 1^{er} juin 2015, respectivement, être classés, étiquetés et emballés conformément aux dispositions du règlement (CE) no 1272/2008. Dans ce cas, les dispositions en matière d'étiquetage et d'emballage des directives 67/548/CEE et 1999/45/CE ne sont pas applicables). À terme, le règlement CLP remplacera les règles actuelles en matière de classification, d'étiquetage et d'emballage des substances (directive 67/548/CEE) et des préparations (directive 1999/45/CE) après la période de transition, lesdites directives étant abrogées avec effet au 1^{er} juin 2015.

L'utilisation du système SGH dans l'Union européenne via le règlement CLP oblige les sociétés à classer, étiqueter et emballer de façon appropriée leurs substances et mélanges avant de les mettre sur le marché, à l'issue d'une période de transition pendant laquelle les deux systèmes, le règlement CLP et la combinaison des directives relatives aux substances et

aux préparations, s'appliqueront en parallèle. Le but est de protéger les travailleurs, les consommateurs et l'environnement au moyen de l'étiquetage et de l'indication des effets potentiellement dangereux des produits chimiques.

II. COM (2013) 111 final progrès accomplis dans la mise en œuvre du règlement (CE) no 166/2006 « PRTR européen »

La mise en place du PRTR européen a été une avancée importante pour assurer une plus grande transparence quant aux types et volumes d'émissions industrielles et à la surveillance environnementale. Le PRTR européen comprend un ensemble unique de données couvrant un large éventail de polluants, traitant des rejets et de leurs transferts vers tous les milieux et reposant sur une approche ascendante.

L'évaluation réalisée par la Commission de la mise en œuvre du règlement met en évidence une très bonne réussite d'ensemble. Les États membres se sont rapidement acquittés des nouvelles obligations qui leur incombaient, si bien que la collecte des données, leur évaluation et leur transmission à la Commission sont maintenant achevées de manière fiable pour la plupart des rejets. Ces résultats positifs ont été confirmés par des utilisateurs hors Union européenne et plusieurs pays n'appartenant pas à l'UE ont manifesté leur souhait d'utiliser ce système européen comme base pour la mise au point de leurs propres registres nationaux. Cependant, plusieurs utilisateurs ont observé que la facilité d'utilisation des pages web pourrait encore être améliorée (par exemple en ce qui concerne la navigation et les fonctions de recherche) et qu'une maintenance plus régulière pourrait être effectuée (notamment pour réparer les hyperliens). D'autres personnes suggèrent de rationaliser la terminologie utilisée. Des utilisateurs et des États membres estiment qu'il serait utile d'ajouter des informations contextuelles pour rendre les données plus compréhensibles et comparables (par exemple en ce qui concerne les méthodes de mesure utilisées).

Toutefois, il est possible et nécessaire de continuer à améliorer la situation. Les mesures prévues dans le rapport présenté en mars 2013 permettront de résoudre les principaux problèmes mis en évidence lors du réexamen et permettront de faire progresser le PRTR européen de façon à améliorer encore sa facilité d'utilisation et à encourager un usage plus large des informations environnementales importantes qu'il contient. Ces mesures seront mises en œuvre dans un ordre de priorité approprié afin de cibler de façon efficace celles qui comportent les plus grands avantages potentiels.

Le PRTR européen (E-PRTR) est basé sur le règlement CE 166/2006 du Parlement européen et du Conseil du 18 janvier 2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et transferts de polluants, et modifiant les directives 91/689/CEE et 96/61/CE du Conseil. Il se fonde sur le précédent registre européen des émissions de polluants (EPER), établi en 2000 et l'élargit.

Par la loi du 2 décembre 2005 portant approbation du Protocole sur les registres des rejets et transferts de polluants, signé à Kiev, le 21 mai 2003, le Luxembourg s'est engagé à établir et tenir un registre national des rejets et transferts de polluants accessible au public.

Par la loi du 13 mars 2009, le règlement CE 166/2006 est exécuté au niveau national et il est créé un registre national des rejets et des transferts de polluants, tout en précisant les modalités de mise en œuvre (Mémorial a N°53 du 23 mars 2009).

(Art. 1^{er}. Aux fins d'application du règlement (CE) N° 166/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 18 janvier 2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et des transferts de polluants et modifiant les directives

91/689/CE et 96/61/CE,

- les ministres ayant respectivement l'Environnement et la Gestion de l'eau dans leurs attributions sont chargés de coordonner les tâches prévues par le règlement précité,
- l'Administration de l'environnement est chargée d'exécuter les tâches administratives prévues par le règlement précité et tout particulièrement en relation avec les articles 7, 9, 15 et 16 dudit règlement,
- l'Administration de la gestion de l'eau est chargée d'exécuter les tâches administratives prévues par le règlement précité en relation avec l'article 9 dudit règlement pour ce qui est des rejets dans l'eau.

Art. 2.

1. Il est créé un registre national des rejets et des transferts de polluants. L'Administration de l'environnement est chargée d'exploiter et de gérer le registre
 - dont l'accès au public est réglé conformément aux dispositions de la loi du 25 novembre 2005 concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement;
 - qui comporte un lien avec le registre européen des rejets et des transferts de polluants et assure un haut degré de comparabilité avec les données du registre européen des rejets et des transferts de polluants.
2. La première année de référence pour les données à fournir en vertu du règlement (CE) N° 166/2006 dont question à l'article 1^{er} est l'année 2007).

Par un règlement grand-ducal du 13 mars 2009, la conception et la structure du registre national des rejets et transferts de polluants sont précisées, les conditions et modalités de notification par les exploitants sont fixées, un système d'assurance qualité et d'évaluation des informations fournies par les exploitants est introduit et les modalités d'accès à la justice et de participation du public à l'élaboration du PRTR national sont déterminées.

La Commission met le registre européen à la disposition du public et en assure la diffusion gratuite sur internet. Le site web du PRTR européen est hébergé et géré par l'agence européenne de l'Environnement ; il peut être consulté à l'adresse suivante:

<http://prtr.ec.europa.eu/>

Conformément à l'article 5 du règlement (CE), les exploitants de tout établissement relevant du champ d'application du règlement doivent notifier chaque année des informations spécifiques à l'autorité compétente de l'État membre dans lequel ils sont installés. Les États membres doivent compiler et vérifier la qualité des données notifiées et les transmettre à la Commission et à l'AEE pour diffusion sur le site web du PRTR européen.

À l'heure actuelle, le site web du PRTR européen fournit un accès électronique aux données communiquées par 29 000 établissements industriels importants couvrant 65 activités économiques relevant des principaux secteurs industriels (énergie; la production et la transformation des métaux; l'industrie minérale; l'industrie chimique; la gestion des déchets et des eaux usées; la fabrication et la transformation du papier et du bois; l'élevage intensif et l'aquaculture; les produits d'origine animale ou végétale issus de l'industrie alimentaire et des boissons; d'autres activités) et fournit des informations sur les quantités de rejets de polluants dans l'air, l'eau et le sol, ainsi que sur les transferts hors du site de déchets et de polluants dans les eaux usées pour 91 polluants clés incluant les métaux lourds, les pesticides, les gaz à effet de serre et les dioxines. En plus de ces ensembles de données essentielles, qui informent sur les principales sources de pollution ponctuelles, le PRTR européen contient également des données sur la répartition spatiale des rejets d'émissions dans l'air provenant de sources de polluants diffuses, et des données sur les émissions dans l'eau provenant de sources diffuses y figureront bientôt.

Tous les EM de l'UE ainsi que la Norvège, l'Islande, le Liechtenstein, la Suisse et la Serbie ont mis en œuvre le règlement (CE).

Situation au Luxembourg

Pour l'année 2010, 33 établissements ont été déclarés à la Commission européenne. Ce nombre est inférieur au nombre des établissements qui ont fait rapport à l'Administration de

l'environnement dans le contexte du PRTR. En effet, seulement les établissements qui dépassent au cours d'une année au moins une des valeurs seuils du règlement européen PRTR sont déclarés par l'Administration de l'environnement à la Commission européenne.

Il y a lieu de préciser que le dépassement d'une valeur seuil ne signifie pas que l'établissement a manqué au respect d'une valeur limite. Le dépassement d'une valeur seuil a pour seule conséquence que cette valeur doit être notifiée à la Commission européenne.

Les établissements déclarés comprennent des activités dans les secteurs de la production et transformation des métaux, de la gestion des déchets et eaux usées, de l'industrie minérale, de l'énergie, de l'industrie chimique, de la transformation du bois et de l'élevage intensif de porcs. Plus précisément il s'agit entre autres des établissements suivants: ArcelorMittal, Circuit Foil, Alcuilux, Novelis, Twinerg, Goodyear, Cimalux, Luxguard, DuPont de Nemours, SIDOR, SIDEC, SIGRE, Lamesch.

Les émissions déclarées comprennent les rejets dans l'air (dioxyde de carbone, oxydes d'azote, oxydes de soufre, particules fines, métaux lourds, hydrocarbures aromatiques polycycliques, polychlorobiphényles, dioxines et furannes, ...), les rejets dans l'eau (carbone organique total, azote total, phosphore total, métaux lourds, ...) et les transferts de déchets (déchets dangereux et déchets non dangereux). Pour les déchets dangereux qui sont transférés à l'étranger, les noms et adresses des destinataires sont indiqués, sauf pour les établissements qui ont invoqué la confidentialité pour des raisons commerciales.

Les données pour l'année 2011 ont été déclarées fin mars 2013 à la Commission européenne.

III. COM (2013) 121 final utilisation de ressources financières destinées au déclasserment des installations nucléaires, à la gestion du combustibles usé et des déchets radioactifs

En octobre 2004, la Commission a présenté au Parlement européen son premier rapport sur l'utilisation des ressources financières destinées au déclasserment des centrales nucléaires.

Le rapport de 2004 ayant généralement été bien accueilli, cela a amené le Parlement européen à présenter un rapport d'initiative. Dans ce rapport, le Parlement européen constatait que le déclasserment est une question complexe et qu'une analyse plus approfondie était nécessaire pour comprendre les mécanismes de financement des États membres.

En 2006, la Commission a adopté une recommandation sur la gestion des ressources financières destinées au déclasserment, après un dialogue approfondi avec des experts des États membres et sur la base de sa propre expertise dans le domaine. En décembre 2007, la Commission a présenté son deuxième rapport au Parlement européen et au Conseil, portant sur la comparaison des pratiques des États membres et des exploitants d'installations nucléaires de l'UE en matière de ressources financières avec les critères précisés dans la recommandation publiée par la Commission. L'une des conclusions du deuxième rapport précisait qu'il importait de demander aux États membres de fournir des informations plus détaillées et mieux structurées. Ce processus a permis d'élaborer les lignes directrices et le questionnaire sur lesquels repose le rapport de 2013 tel que présenté en mars 2013.

Le déclasserment et la gestion des déchets

Tous les États membres sont d'accord sur le principe selon lequel, après leur mise à l'arrêt

définitif, les installations nucléaires doivent être déclassées, et une gestion adéquate des déchets doit être assurée. Ils ont toutefois choisi des moyens très différents pour atteindre ces objectifs: certains États membres optent pour un déclassé immédiat tandis que d'autres préfèrent un déclassé différé, après une période initiale de confinement sûr. En ce qui concerne l'état final du site, certains visent à créer le retour à l'état d'origine (équivalent à un site vierge), d'autres la situation d'une friche industrielle.

Le principe du pollueur-payeur

Tous les États membres sont d'accord sur le principe du pollueur-payeur. Dans les États membres qui disposent d'installations nucléaires commerciales, des systèmes élaborés ont été mis en place pour obliger le titulaire du permis d'exploitation à rassembler les ressources financières adéquates avant l'expiration de la durée de vie des installations, de façon à ce que ces ressources soient disponibles en temps voulu pour le déclassé des installations.

Les fonds de déclassé

Les systèmes en vigueur dans tous les États membres menant des activités nucléaires commerciales sont fondés sur un modèle de création de fonds de déclassé adéquats sur la base des revenus obtenus au cours de la durée de vie des installations.

Jusqu'à présent, le taux d'accumulation des ressources financières dans ces fonds semble généralement suffisant. Le calendrier de constitution des fonds s'étend en général sur l'ensemble de la période d'exploitation prévue. Des périodes plus courtes ne sont pas exclues et constituent un moyen de se prémunir en cas de circonstances imprévues telles qu'une fermeture anticipée. Quant aux cas de fermetures anticipées imputables à des décisions politiques, il incombe en général au gouvernement responsable de combler le déficit qui en résulte pour le fonds. En cas d'accident, le régime international de responsabilité fondé sur les différentes conventions internationales s'applique.

Les États membres ont choisi un modèle qui correspond à l'un des types de fonds de déclassé suivants:

-un *fonds interne séparé*, qui est détenu par l'exploitant de l'installation mais en tant que fonds distinct ne pouvant être utilisé qu'aux fins de déclassé et de gestion des déchets, et sous le contrôle de l'organisme national. Des fonds de ce type existent par exemple en France, en Belgique et en République tchèque.

-un *fonds externe séparé*, c'est-à-dire non détenu par l'exploitant de l'installation; on trouve ce type de fonds en Finlande et en Suède, où il est également externe par rapport au budget de l'État, ainsi qu'en Hongrie, en Roumanie, en Slovaquie et en Bulgarie. Dans ces États membres, toutefois, les fonds font en quelque sorte partie du budget de l'État.

-un *fonds interne non séparé*. On trouve ce type de fonds en Allemagne, où le droit commercial oblige les sociétés exploitant des centrales nucléaires à constituer des réserves importantes dans leurs bilans financiers en prévision des coûts futurs de déclassé et de gestion des déchets.

Les États membres qui n'ont pas mis en place un régime de financement pleinement opérationnel et qui envisagent de construire de nouvelles installations nucléaires, en particulier de nouvelles centrales nucléaires, devraient adopter les lois nécessaires à l'établissement d'un régime de financement du déclassé solide avant la prise de décision d'investissement.

Les fonds de déclassé ne doivent être utilisés qu'aux fins précises pour lesquelles ils ont été établis, tels que prévues dans le plan de déclassé final, et non à d'autres fins.

La directive 2011/70/ Euratom

Depuis la présentation du deuxième rapport sur le déclassement, en 2007, l'environnement juridique dans le domaine du déclassement et de la gestion des déchets a changé de manière significative avec l'adoption de la directive 2011/70/Euratom du Conseil du 19 juillet 2011 établissant un cadre communautaire pour la gestion responsable et sûre du combustible usé et des déchets radioactifs. Cette directive, qui doit être transposée dans le droit national des États membres au plus tard le 23 août 2013, prévoit en son article 9 que «Les États membres veillent à ce que le cadre national impose que les ressources financières suffisantes soient disponibles, le moment venu, pour la mise en œuvre des programmes nationaux, en particulier pour la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs, en tenant dûment compte de la responsabilité des producteurs de combustible usé et de déchets radioactifs».

Les programmes nationaux sur le combustible usé et les déchets radioactifs devront couvrir tous les types de déchets et toutes les étapes de leur gestion, depuis leur production jusqu'à leur stockage définitif, et fournir une base de calcul suffisamment détaillée pour permettre l'estimation du coût à long terme en tant que variable servant à déterminer le montant adéquat de ressources financières à rassembler pour obtenir des fonds suffisants pour la gestion des déchets. L'obligation de couvrir toutes les étapes de la gestion des déchets, dès leur production, signifie qu'une grande partie des activités de déclassement sera également couverte.

Les programmes nationaux devraient fournir une estimation détaillée du coût de toutes les étapes de gestion des déchets jusqu'à leur stockage, y compris les activités associées telles que la recherche et le développement.

Il convient également qu'ils fournissent des informations sur les modes de financement.

IV. COM (2013) 123 final stratégie européenne en matière de déchets plastiques dans l'environnement

Le livre vert, présenté en mars 2013, souligne le rôle clé que les matières plastiques jouent dans de nombreux processus et applications industriels, ainsi que les avantages économiques potentiels liés à une augmentation des taux de recyclage. Face à la croissance démographique mondiale et à la raréfaction des ressources naturelles, le recyclage des matières plastiques offrira une solution de substitution à l'exploitation de ressources vierges. Afin d'accélérer cette évolution, un meilleur cadre intégrant la prévention et le recyclage des déchets dans la conception des produits plastiques doit être mis en place pour soutenir l'éco-conception et l'innovation environnementale.

Les problèmes spécifiques posés par les déchets plastiques ne sont pas ciblés par la législation actuelle de l'UE en matière de déchets. Les États membres doivent privilégier la prévention et le recyclage par rapport à d'autres modes d'élimination, comme c'est le cas pour l'ensemble des flux de déchets visés dans la directive-cadre relative aux déchets, mais il faut aller encore plus loin. Le livre vert a pour objet de rassembler des faits et des opinions en vue d'évaluer les incidences des déchets plastiques et de définir une stratégie européenne visant leur atténuation. Les parties prenantes sont invitées à s'exprimer sur la question de savoir si la législation en place doit être adaptée et de quelle façon, afin de gérer les déchets plastiques et d'encourager leur réutilisation, leur recyclage et leur valorisation par rapport à la mise en décharge. Leur avis est également sollicité sur l'efficacité d'objectifs potentiels de recyclage et de mesures économiques telles que les interdictions et les taxes de mise en décharge et les régimes de tarification du type «payer pour jeter». Le livre vert invite également à réfléchir

sur les possibilités d'amélioration de la conception modulaire et chimique des matières plastiques afin d'augmenter leur recyclabilité, sur la réduction des déchets marins et sur l'opportunité de promouvoir les matières plastiques biodégradables.

La consultation, qui comprend 26 questions, durera jusqu'à début juin 2013. Les résultats viendront alimenter des mesures supplémentaires en 2014, dans le cadre plus large d'un réexamen stratégique de la législation en matière de déchets, qui portera notamment sur les objectifs actuellement fixés pour la valorisation et la mise en décharge des déchets et comprendra une évaluation ex post de cinq directives couvrant différents flux de déchets.

Situation législative et réglementaire au Luxembourg

La loi du 21 mars 2012 relative aux déchets a comme objet l'établissement de mesures visant à protéger l'environnement et la santé humaine par la prévention ou la réduction des effets nocifs de la production et de la gestion des déchets. Elle vise également la *réduction des incidences globales de l'utilisation des ressources* et une amélioration de l'efficacité de cette utilisation.

La loi fixe des *objectifs généraux de recyclage* pour les déchets ménagers et assimilés ainsi que pour les déchets non dangereux de construction et de démolition, de 50% respectivement 70% en poids global. La *responsabilité élargie des producteurs* est reprise par le texte, comme l'est le principe du pollueur-payeur au niveau des coûts de la gestion des déchets. La *hiérarchie des déchets*, avec en tête de liste la *prévention* des déchets, est aussi bien ancrée dans la loi du 21 mars 2012 que l'est le *principe d'autosuffisance et de proximité*. Les détenteurs de déchets sont donc tenus de réduire dans toute la mesure du possible les mouvements de déchets vers l'étranger. Ceci affecte également les déchets plastiques, dont le recyclage au Luxembourg est favorisé, tout en évitant ainsi des pertes importantes de ressources.

La loi du 21 mars 2012 relative aux déchets prépare également le terrain pour une *conception plus durable des produits*, des produits permettant un recyclage efficace et économique, des produits plus innovants, présentant une durée de vie plus longue et permettant une *réparation et une réutilisation* accrue. Le texte propose des mesures de prévention des déchets, agissant aux différents stades du cycle de vie d'un produit et pouvant influencer les conditions d'encadrement de la production de déchets, la phase de conception (p.ex. en favorisant la promotion de l'*écoconception*), de production et de distribution, ainsi que finalement la phase de consommation et d'utilisation.

De plus, les emballages plastiques sont couverts spécifiquement par le règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1998 relatif aux emballages et aux déchets d'emballages modifié par le règlement grand-ducal du 22 février 2006 et par la loi du 21 mars 2012 relative à la gestion de déchets, déterminant la gestion des emballages et des déchets d'emballages au Grand-Duché de Luxembourg.

Cette réglementation s'applique à *tous les emballages* mis sur le marché luxembourgeois et à *tous les déchets d'emballages*, qu'ils soient utilisés ou mis au rebut par les industries, les commerces, les bureaux, les ateliers, les services, les ménages ou à tout autre niveau, quels que soient les matériaux dont ils sont constitués.

En résumé, les responsables d'emballages ont notamment une:

- *obligation de reprise des déchets d'emballages*
- *obligation d'atteindre les taux de valorisation et de recyclage* déterminés par le règlement grand-ducal susmentionné (pour le 31 décembre 2008 au plus tard, 60 % en poids des déchets d'emballage seront recyclés avec, pour les plastiques, l'objectif minimal de 22,5 % en poids).

Le Luxembourg dispose ainsi d'un *système de collecte à domicile* des emballages. Sauf pour les résidus de tri, qui subiront une valorisation énergétique, tous les déchets d'emballages, y inclus les déchets d'emballages plastiques, ainsi collectés seront soumis à des opérations de recyclage.

L'article 5 du règlement concerne plus particulièrement la prévention et la réutilisation des emballages et des déchets d'emballages et prévoit la possibilité pour le Ministre ayant l'Environnement dans ses attributions de conclure des *accords environnementaux* avec les responsables d'emballages et/ou le ou les organisme(s) agréé(s).

Un tel accord volontaire 2012-2017 a été signé entre le Ministre ayant l'Environnement dans ses attributions et l'organisme agréé Valorlux a.s.b.l. pour la *promotion de sacs de caisses réutilisables et uniformes*, les éco-sacs.

Le règlement grand-ducal modifié du 24 février 2003 concernant la mise en décharge des déchets a pour objet général, par des exigences techniques et opérationnelles strictes applicables aux déchets et aux décharges, de prévoir des mesures et procédures visant à prévenir ou à réduire autant que possible les effets négatifs de la mise en décharge des déchets sur l'environnement. Exception faite des déchets inertes et des autres déchets pour lesquels un traitement n'est pas réalisable techniquement ou ne réduit pas leurs quantités ou leurs risques pour la santé humaine et l'environnement, seuls les déchets ayant fait l'objet d'un *traitement préalable* sont mis en décharge. Cette disposition vise également le *tri des déchets*, réduisant ainsi la quantité mise en décharge des déchets recyclables, comme le sont les déchets plastiques.

Les déchets plastiques en chiffres

Côté chiffres, en 2010, le Luxembourg a produit environ **27.000 tonnes de déchets plastiques**, dont un peu plus de **22.000 tonnes de déchets d'emballages en matières plastiques**. Du côté du traitement, environ **15.000 tonnes de déchets plastiques** étaient **recyclées au Luxembourg** et plus de 22.000 tonnes valorisées énergétiquement. La somme plus élevée de déchets traités au Luxembourg est due à des importations. En tout, le **taux de recyclage des emballages plastiques** est de **31% en poids global**, dépassant ainsi l'objectif fixé par le règlement grand-ducal modifié du 31 octobre 1998 relatif aux emballages et aux déchets d'emballages.

Grâce à une collecte séparée à la source, aucune élimination directe des flux de déchets plastiques n'est réalisée actuellement, les matières valorisables étant toujours dirigées vers des opérations de recyclage ou la valorisation énergétique au Luxembourg, ou ailleurs.

La mise en décharge de matières plastiques se limite donc aux **matières plastiques présentes dans les déchets municipaux en mélange**. D'après l'analyse de ces déchets, réalisée en 2009/2010, le pourcentage de **déchets plastiques** s'élève à **environ 15% du poids**

total et plus de 80% de ces déchets plastiques sont des emballages. Lors de l'analyse réalisée en 2004/2005, cette valeur se situait encore à 17%. Une **diminution de la fraction des matières plastiques** est donc à noter. En 2014, une nouvelle analyse des déchets municipaux en mélange pourra indiquer si cette tendance favorable a bien progressé. Vu que la majorité des déchets municipaux en mélange est incinérée au Luxembourg, ceci est également valable pour la fraction des déchets plastiques y incluse. Ainsi, **moins de 30% de ces déchets plastiques sont mis en décharge**.

Hormis la fraction de déchets plastiques se retrouvant dans les déchets municipaux en mélange, les ménages ont produit, en 2010, environ 2.000 tonnes de déchets plastiques, dont les emballages représentent la moitié. Ces quantités sont toutes destinées à être recyclées.

L'opération PPP éco –sac

L'opération «éco-sac» a été lancée en 2004 par un Partenariat Public-Privé (PPP) entre l'Administration de l'environnement du Luxembourg (Ministère du Développement durable et des Infrastructures), la clc (Confédération Luxembourgeoise du Commerce) et VALORLUX a.s.b.l. (détenteur de la licence Point Vert Luxembourg) dans le cadre d'un plan national de prévention des déchets d'emballages.

Évolution

En collaboration avec 85 distributeurs, dont cinq grands supermarchés, l'opération «éco-sac» a connu un succès retentissant.

Au début de l'opération en 2004, l'éco-sac était vendu avec les sacs de caisse à usage unique gratuits donnés aux caisses des magasins. En 2007, la distribution de sacs de caisse à usage unique est arrêtée pour être remplacée par la vente d'éco-sacs réutilisables et de sacs de dépannage. En 2008, un format d'éco-sac plus petit a été mis sur le marché et le Partenariat Public-Privé a été prolongé de 4 ans.

«Éco-sacs»

Trois types de sacs ont été commercialisés: un grand éco-sac de 34 litres, un petit éco-sac de 17 litres et le sac de dépannage. Le grand éco-sac est vendu à 0,70 €, le petit éco-sac à 0,50 € et le sac de dépannage coûte 0,03 €. Les sacs de dépannage contiennent au moins 40% de matériaux recyclés (PEHD) et sont 100% recyclables.

Les éco-sacs sont le meilleur choix car ils sont réutilisables et solides. Ils sont remplacés gratuitement s'ils sont abîmés et composés de matériaux (PP) faciles à recycler. Leur design frais et moderne permet de les utiliser en toutes circonstances et dans tous les types de commerces.

Objectifs

Les objectifs ont évolué au fur et à mesure de l'opération. Après un début à 31% en 2004, le taux d'utilisation de sacs réutilisables est passé à 38% en 2007, pour s'établir à 51% en 2008.

Résultats

Sur le plan matériel, la quantité des sacs de caisse à usage unique est passée de 454,4 tonnes (2006) à 53,6 tonnes (2010), soit une réduction des déchets de 89%. L'enquête réalisée auprès des consommateurs en 2011 a révélé que 16,3% des consommateurs n'emballent plus la plupart de leurs petits achats dans un sac de caisse à usage unique. Aujourd'hui, la majorité des clients utilisent des sacs réutilisables (69,4%). Depuis le début de l'opération, environ 300 millions de sacs de caisse à usage unique ont pu être économisés.

V. COM (2013) 167 final accord international sur le changement climatique : définition de la politique internationale en matière de changement climatique

La Commission a lancé en mars 2013 une série de consultations afin d'engager un débat entre les États membres, les institutions de l'Union européenne et les parties concernées sur la meilleure orientation à donner au régime international en matière de climat entre 2020 et 2030.

Connie Hedegaard, Membre de la Commission responsable de l'action pour le climat, a déclaré à ce propos: «À Copenhague, les dirigeants du monde entier se sont fixé pour objectif de limiter le réchauffement de la planète à moins de 2 °C, afin d'éviter les conséquences les plus dommageables du changement climatique. C'est une bonne chose, mais comme le monde s'écarte chaque jour un peu plus de cet objectif, ce n'est clairement pas suffisant. Il faut que toutes les parties redoublent d'efforts. Pour y parvenir, il est indispensable de disposer d'un accord international ambitieux en vertu duquel toutes les grandes économies seront tenues d'agir, en fonction de leurs capacités actuelles et futures. Le document de consultation sollicite des contributions pour aider l'UE à élaborer sa position en vue de parvenir au meilleur accord possible en 2015.»

Pour élaborer l'accord de 2015, il faudra tirer les leçons des succès et des échecs de la convention, du protocole de Kyoto et du processus Copenhague-Cancun. Nous devons nous départir du modèle Nord/Sud qui caractérisait le monde dans les années quatre-vingt-dix pour nous tourner vers un système fondé sur l'interdépendance et la responsabilité partagée.

L'accord de 2015 devra réussir à emporter l'adhésion de toutes les grandes économies dont les États-Unis, la Chine, l'Inde et le Brésil, jusqu'à présent opposés aux engagements juridiquement contraignants de réduction des émissions de GES. Il devra s'appuyer sur les systèmes mis en place pour soutenir les pays, en particulier les plus vulnérables, dans leurs efforts d'adaptation à un changement climatique devenu inévitable. Il devra surtout garantir la transition entre l'approche hétérogène et ascendante actuelle, qui repose largement sur des décisions non contraignantes, et un accord juridiquement contraignant, associant efficacement approche ascendante et approche descendante, qui engagera le monde sur la voie d'une réduction des émissions qui permettra de maintenir le réchauffement de la planète sous la barre des 2 °C.

limiter le réchauffement de la planète à moins de 2°C

Sous l'égide des Nations unies, les Parties ont ouvert les négociations sur le nouvel accord climatique à la fin de l'année 2011, à Durban ; cet accord, qui doit être finalisé d'ici la fin 2015, devrait s'appliquer à partir de 2020. La consultation publique coïncide donc avec une intensification des négociations attendue pour cette année.

L'accord de 2015 va devoir intégrer en un régime global unique les multiples arrangements contraignants ou non pris au titre de la Convention des Nations unies sur les changements climatiques qui sont en vigueur actuellement. Alors que l'UE, quelques autres pays européens et l'Australie ont accepté une seconde période d'engagement juridiquement contraignante au titre du protocole de Kyoto, une soixantaine d'autres pays dans le monde ont pris différents types d'arrangements non contraignants visant à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) ou à en limiter l'augmentation.

Autre point capital: relever le niveau d'ambition d'ici à 2020

Parallèlement aux négociations internationales sur l'accord de 2015, d'autres négociations ont été lancées, dans le cadre de la « plateforme de Durban pour une action renforcée », afin de trouver les moyens de renforcer les réductions d'émissions de GES sur le plan mondial avant

l'entrée en vigueur de l'accord en 2020. Il existe en effet un écart considérable entre les engagements de réduction des émissions d'ici à 2020 qui lient actuellement les pays et les réductions qui seraient nécessaires pour mettre le monde sur la bonne voie afin d'éviter que le réchauffement de la planète ne dépasse le seuil des 2 °C.

Bien que centrée sur l'accord de 2015, la communication consultative indique clairement que les mesures qui seront prises sur le plan mondial avant 2020 seront déterminantes pour donner aux politiques l'orientation nécessaire en vue de parvenir à la conclusion de l'accord.

Cet accord devra rendre compte de l'évolution du monde depuis le début des négociations sur le climat en 1990 et de la manière dont il continuera d'évoluer à mesure que nous nous rapprocherons de 2030. Il s'appliquera dans un contexte dans lequel:

- les progrès de la science auront levé tout doute possible quant à notre rôle dans le réchauffement de la planète;
- les économies émergentes seront une source de croissance économique et d'émissions de GES qui ne cessera de se développer;
- d'importants problèmes resteront à résoudre en matière de développement durable;
- la lutte contre le changement climatique ouvrira aussi des débouchés non négligeables;
- le développement des échanges internationaux continuera de poser des problèmes liés aux émissions associées à la production et à la prévention de la fuite de carbone (déplacement des activités à forte intensité de carbone des pays à haut niveau d'ambition vers les pays moins ambitieux en matière de réduction des émissions.

Concernant les moyens d'exécution, l'accent devra être mis sur trois éléments : la technologie, les mécanismes dits flexibles et le financement. *Le Fonds vert pour le climat* est un mécanisme financier de l'Organisation des Nations unies, rattaché à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Il a pour objectif de réaliser le transfert de fonds des pays les plus avancés à destination des pays les plus vulnérables afin de mettre en place des projets pour combattre les effets des changements climatiques ; il a été officiellement lancé en 2011 lors de la 17^{ème} Conférence des parties (COP17) à Durban et a son siège en Corée du Sud ; il est dirigé par un Conseil composé de 24 membres provenant à égalité de pays avancés et de pays en développement ; les pays développés ont accepté de mobiliser ensemble 100 milliards de dollars par an d'ici à 2020, en faisant appel à différentes sources. *Le Fonds d'adaptation* a été établi spécifiquement pour financer le coût total des projets et programmes d'adaptation pilotés par les pays en développement membres du Protocole de Kyoto qui sont particulièrement vulnérables aux impacts des changements climatiques ; il a été créé en 2007 ; le Fonds pour l'environnement mondial – organisation gérant un système de financement pour la préservation de l'environnement et partant le plus important bailleur de fonds mondial pour les projets visant à préserver l'environnement - fournit le secrétariat et la Banque Mondiale l'administre. (« fast start finance » pour LU, contribution de 1 mio d'euros pour la période 2010 – 2012).

Parmi les principes directeurs devant guider l'élaboration du futur instrument international figurent la comptabilisation fiable et un système robuste de mise en conformité et de contrôle de l'application.

A Doha en 2012, les négociateurs ont adopté une deuxième période d'engagement sous le protocole de Kyoto, préservant ainsi l'unique accord contraignant dont dispose la communauté internationale. Cette deuxième période engagera pour 8 ans (du 1er janvier 2013 au 31 décembre 2020) l'Union européenne (UE), l'Australie, la Norvège, la Suisse, l'Ukraine, la Biélorussie, le Kazakhstan, le Liechtenstein et Monaco. Autant de pays qui représentent environ 15% des émissions de Gaz à effet de serre (GES) mondiales.

Dans ce contexte l'Union européenne s'est engagée à réduire ses émissions de 20% à l'horizon 2020 comparé à 1990, engagement déjà reflété par le paquet « climat énergie » de 2009. Celui-ci implique pour le Luxembourg une réduction des émissions pour les secteurs hors ETS de 20% en 2020 par rapport à 2005. Pour mémoire, en 2011 les émissions des secteurs hors ETS s'élevaient à 10 millions de tonnes de CO₂, en baisse de 4,3% par rapport à 2005. Les émissions tous secteurs confondus quant à elles s'élevaient en 2011 à 12,1 millions de tonnes de CO₂, soit une baisse de 8% par rapport à 1990.

VI. COM (2013) 169 final cadre pour les politiques en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2030

Le livre vert, présenté en mars 2013, soulève une série de questions, notamment:

- Quels devraient être le type, la nature et le niveau des objectifs climatiques et énergétiques fixés pour 2030?
- Comment assurer la cohérence entre les différents instruments?
- Comment le système énergétique peut-il au mieux contribuer à la compétitivité de l'UE?
- Comment tenir compte des différences dans la capacité d'action des États membres?

La consultation est ouverte jusqu'au 2 juillet. La Commission prévoit de proposer d'ici la fin de l'année, sur la base des avis exprimés par les États membres, les institutions de l'UE et les parties prenantes, le cadre de l'UE pour les politiques dans le domaine du climat et de l'énergie à l'horizon 2030.

Les investisseurs auront ainsi un horizon fiable, ce qui stimulera l'innovation et la demande de technologies à faible intensité de carbone et soutiendra les efforts en vue d'une économie européenne plus compétitive, durable et assurée d'un approvisionnement énergétique adéquat. Le cadre pour 2030 s'appuiera sur l'expérience et les leçons tirées du cadre pour 2020, et mettra en évidence les points susceptibles d'être améliorés. Il tiendra également compte des changements survenus depuis lors, notamment dans le système énergétique et l'économie, ainsi que des développements internationaux.

M. Oettinger, membre de la Commission chargé de l'énergie, a déclaré: *«Nous devons définir le cadre de notre action dans le domaine du climat et de l'énergie à l'horizon 2030 le plus rapidement possible, afin de prévoir des investissements appropriés qui nous assureront une croissance durable, des prix de l'énergie abordables et compétitifs et une plus grande sécurité énergétique. Ce nouveau cadre devra tenir compte des conséquences de la crise économique, tout en restant suffisamment ambitieux pour ne pas compromettre l'indispensable objectif à long terme d'une réduction de 80 à 95 % des émissions d'ici à 2050.»*

Mme Hedegaard, membre de la Commission chargée de l'action pour le climat, a déclaré : *«La dépendance de l'Europe à l'égard des combustibles fossiles étrangers s'accroît chaque année. Il en résulte des factures énergétiques en hausse pour les Européens. Ce n'est pas souhaitable. Ce n'est évidemment pas souhaitable pour le climat, mais cela ne l'est pas davantage pour notre économie et notre compétitivité. C'est pourquoi nous avons jugé que l'Europe a besoin d'une société à faible intensité de carbone d'ici 2050. Nous avons des objectifs pour 2020, mais pour la plupart des investisseurs, 2020, c'est presque du court terme. Il est temps de définir les objectifs pour 2030. Plus ces objectifs seront rapidement fixés, plus les entreprises et les investisseurs pourront se fonder sur un horizon fiable, et plus ces objectifs seront ambitieux, mieux cela vaudra pour le climat.»*

Le cadre actuel de la politique de l'UE s'articule autour des trois objectifs principaux fixés pour 2020: 1) l'objectif pour l'UE d'une réduction des émissions de GES de 20 % par rapport aux émissions de 1990; 2) une part de 20% des énergies renouvelables dans l'énergie consommée dans l'UE, avec des objectifs spécifiques pour les différents États membres; 3) une réduction de 20 % de la consommation énergétique de l'UE par rapport aux projections. En outre, des objectifs spécifiques sont prévus pour 2020 en ce qui concerne les énergies renouvelables dans les transports (10 %) et la décarbonation des carburants pour les transports (6 %).

Ce cadre devrait également tenir compte de la perspective à long terme que la Commission a définie en 2011 dans la feuille de route pour une économie à faible intensité de carbone en 2050, dans la feuille de route sur l'énergie à l'horizon 2050 et dans le livre blanc sur les transports. Le Parlement européen a adopté des résolutions sur chacune des feuilles de route. Ces feuilles de route vont dans le sens d'une réduction des émissions de GES de 80 à 95 % d'ici à 2050 par rapport aux niveaux de 1990, dans le cadre des efforts nécessaires de la part du groupe des pays développés. Les scénarios associés à ces feuilles de route appellent les constatations essentielles suivantes:

- D'ici à 2030, les émissions de GES devraient être réduites de 40 % dans l'UE pour qu'une réduction de 80 à 95 % d'ici à 2050 soit possible, compte tenu de l'objectif internationalement approuvé d'un réchauffement atmosphérique de moins de 2° C.
- L'augmentation de la part des énergies renouvelables, les améliorations de l'efficacité énergétique et la mise en place d'infrastructures de meilleure qualité et plus intelligentes constituent des options «sans regret» pour la transformation du système énergétique de l'UE.
- En ce qui concerne les énergies renouvelables, les scénarios figurant dans la feuille de route sur l'énergie à l'horizon 2050 tablent sur une part d'environ 30% en 2030.
- Des investissements importants sont nécessaires pour moderniser le système énergétique, avec ou sans décarbonation, ce qui aura des conséquences sur les prix de l'énergie jusqu'en 2030.

VII. COM (2013) 175 final progrès accomplis dans le secteur des énergies renouvelables

La Commission a adopté en mars 2013 un *rapport sur l'évaluation des progrès des États membres dans la réalisation de leurs objectifs pour 2020 en matière d'énergies renouvelables*, ainsi que des *rapports sur la durabilité des biocarburants et des bioliquides consommés dans l'UE*. La directive sur les sources d'énergie renouvelables adoptée en 2009 fixe des objectifs contraignants en matière d'énergie renouvelable. Elle vise principalement à porter à 20% la part des énergies renouvelables dans la consommation totale d'énergie de l'UE d'ici à 2020. Chaque État membre se voit assigner des objectifs individuels en ce qui concerne la part totale d'énergies renouvelables dans sa consommation d'énergie. De plus, dans le secteur des transports, tous les États membres doivent atteindre le même objectif, à savoir une part de 10 % d'énergies renouvelables. Ces objectifs peuvent être atteints en augmentant la part d'énergie tirée des ressources renouvelables, notamment l'éolien (tant à terre qu'en mer), le solaire (thermique, photovoltaïque et concentré), l'hydroélectricité, l'énergie marémotrice, la géothermie et la biomasse (y compris les biocarburants et les bioliquides). Les objectifs en matière d'énergies renouvelables visent à réduire la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, et à diversifier notre approvisionnement énergétique en réduisant la dépendance à l'égard du pétrole et du gaz.

Le rapport indique que le cadre actuel d'objectifs juridiquement contraignants a entraîné une forte croissance du secteur des énergies renouvelables jusqu'en 2010 où la part des SER était de 12,7 % dans l'UE. Pour continuer dans cette voie et atteindre les objectifs de 2020, il faudra intensifier les efforts, en particulier afin de fiabiliser l'horizon des investisseurs, de réduire la charge administrative et d'améliorer la clarté de la planification. Au Luxembourg, la part des énergies renouvelables a atteint 3 % en 2010, l'objectif pour 2020 étant fixé à 11 %. En 2005, cette part n'était que de 0,9 %, et l'objectif intermédiaire de 2,9 % d'énergies renouvelables a donc été tout juste dépassé.

VIII. COM (2013) 180 final avenir du captage et du stockage du carbone en Europe

La Commission a publié en mars 2013 une *communication consultative sur l'avenir du captage et du stockage du carbone (CSC) en Europe*, afin de lancer le débat sur les options envisageables pour assurer le développement en temps utile de cette technologie. Plus d'une vingtaine de projets de démonstration à petite échelle du CSC sont en cours dans le monde et donnent des résultats satisfaisants, notamment deux en Europe (en Norvège), mais aucun sur le territoire de l'Union. Il s'agit pour la plupart d'applications industrielles, notamment de transformation de pétrole et de gaz ou de production chimique, qui captent le CO₂ pour des raisons commerciales. Huit de ces projets couvrent l'intégralité de la chaîne de CSC, et cinq d'entre eux sont économiquement viables à cause de la récupération assistée de pétrole, dans le cadre de laquelle le CO₂ sert à faciliter l'extraction du pétrole brut. Cependant, le CSC n'a pas encore été appliqué à grande échelle aux fins de l'atténuation des effets du changement climatique. Toute la difficulté consiste donc à faire baisser les coûts et à réunir des arguments économiques en faveur de cette technologie. Le programme énergétique européen pour la relance (PEER) a retenu 6 projets de démonstration du CSC pour un financement à hauteur de 180 millions euros chacun ; toutefois, aucun de ces projets n'est parvenu au stade de la décision d'investissement finale. De multiples facteurs sont responsables de cette situation, mais les principaux sont le manque d'arguments économiques à long terme et le coût de la technologie CSC. Étant donné le prix actuellement très faible du carbone et en l'absence de toute autre contrainte juridique ou de toute autre incitation, les opérateurs économiques n'ont aucune raison d'investir dans le CSC. Certains projets (ceux qui envisagent un stockage terrestre) ont suscité une vive opposition de l'opinion publique. Il existe probablement une capacité de stockage suffisante en Europe, mais toute cette capacité n'est pas située à proximité des émetteurs de CO₂ ou ne leur est pas accessible. Certains États membres ont décidé d'interdire ou de limiter le stockage de CO₂ sur leur territoire national. En outre, une infrastructure de transport appropriée est nécessaire pour raccorder d'une manière efficiente les sources de CO₂ aux puits.

IX. COM (2013) 213 final assurances contre les catastrophes d'origine naturelle et humaine

Comme bien d'autres régions du monde, l'Union européenne est exposée à presque tous les types de catastrophes naturelles. Outre les vies qu'elles ôtent, ces catastrophes coûtent des milliards d'euros chaque année, mettant en péril la stabilité et la croissance économiques. Les catastrophes peuvent avoir des répercussions par-delà les frontières et représenter une menace pour des pans entiers du territoire des pays voisins. Même lorsque le coût de catastrophes majeures est concentré localement, une mauvaise couverture de ceux-ci par les assurances peut grever le budget des États membres individuels, au risque de causer des déséquilibres

internes et externes. Il s'agit donc d'une question cruciale pour les citoyens, les entreprises et les gouvernements de toute l'Union européenne.

En 2010, le Conseil a invité la Commission à faire une évaluation et à rendre compte du potentiel dont l'UE dispose pour faciliter et appuyer, par le transfert de connaissances, la coopération ou le financement d'amorçage, le renforcement de la couverture des services d'assurance appropriés contre les risques de catastrophe et des marchés de transfert du risque financier, ainsi que la mutualisation régionale des assurances. Par la suite, la Commission a organisé une conférence sur la prévention et les assurances en matière de catastrophes naturelles et a conduit une étude intitulée «Natural Catastrophes: Risk Relevance and Insurance Coverage in the European Union».

Le livre vert, présenté en avril 2013, pose un certain nombre de questions sur l'adéquation et la disponibilité des assurances contre les catastrophes. Il poursuit un objectif de sensibilisation et cherche à évaluer si des mesures prises à l'échelon de l'UE pourraient être appropriées ou justifiées pour consolider le marché des assurances contre les catastrophes dans l'Union européenne. À titre plus général, ce processus élargira également la base des connaissances, encouragera le recours aux assurances dans la gestion des catastrophes et contribuera dès lors à l'adoption d'une philosophie générale de prévention des catastrophes et d'atténuation de leurs risques.

La directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale encourage mais n'oblige pas les exploitants industriels à détenir des garanties financières en vue de réparer les dommages environnementaux occasionnés par leurs activités. La Commission pourrait réexaminer la possibilité d'instaurer un système de garantie financière obligatoire au cours du réexamen de la directive prévu pour 2014, en liaison avec le rapport de la Commission conformément à l'article 18, paragraphe 2, de la directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale. Toutefois, la directive ne couvre pas les dommages environnementaux causés par «un phénomène naturel de nature exceptionnelle, inévitable et irrésistible.» La directive ne s'applique pas non plus aux dommages causés à l'environnement par une mesure prescrite dans le but d'assurer la protection contre les catastrophes naturelles.

Une assurance est un des moyens d'obtenir une garantie financière. Toutefois, les produits ne couvrent souvent pas l'intégralité des responsabilités prévues par la directive et, dans la pratique, ils n'offrent pas de couverture illimitée. Il reste également difficile pour les assureurs de mettre au point des produits spécifiques, car les informations sur les incidents ayant provoqué des dommages et les coûts de réparation qui en résultent ne sont pas encore largement diffusées. Il se peut également que les exploitants industriels ignorent l'ampleur possible des dommages.

X. COM (2013) 216 final stratégie de l'UE relative à l'adaptation au changement climatique

La Commission européenne a publié en avril 2013 une stratégie d'adaptation au changement climatique accompagnée de plusieurs documents techniques. Elle met ainsi en œuvre les orientations du livre blanc sur l'adaptation de 2009.

L'adaptation aux changements climatiques ou au dérèglement climatique désigne les stratégies, initiatives et mesures individuelles ou collectives (entreprises, associations, collectivités, etc.) visant, par des mesures adaptées, à réduire la vulnérabilité des systèmes naturels et humains contre les effets réels ou attendus des changements climatiques. Ces stratégies sont complémentaires des stratégies d'atténuation, qui visent à moins émettre de gaz

à effet de serre et à restaurer ou protéger les capacités de puits de carbone des écosystèmes ou agroécosystèmes.

L'objectif de la stratégie européenne d'adaptation est de préparer l'Europe aux évolutions du climat. Ceci appelle une action anticipant la réponse aux impacts du changement climatique aux échelles locale, régionale, nationale et européenne, dans une approche cohérente et coordonnée.

Les travaux préparatoires, pilotés par la commission (DG Clima) ont associé, au sein de l'*adaptation steering group*, les États Membres, le Parlement Européen, le Comité des régions, la Banque Européenne d'Investissement, l'Agence Européenne de l'Environnement ainsi que les parties prenantes impliquées dans les principaux secteurs vulnérables au changement climatique.

La stratégie européenne d'adaptation est composée de 8 actions :

- 1-encourager les États Membres à se doter de stratégies d'adaptation globales
- 2- attribuer des fonds pour le développement de capacités et la mise en place d'action d'adaptation en Europe
- 3- introduire l'adaptation dans le cadre de la Convention des Maires
- 4- combler le déficit de connaissance
- 5- développer le portail européen Climate-ADAPT en tant que « guichet unique » pour l'adaptation en Europe
- 6- faciliter la prise en compte du climat futur dans la politique de cohésion, la politique commune de la pêche et la politique agricole commune
- 7- rendre les infrastructures plus résilientes
- 8- promouvoir l'assurance et les produits financiers pour des investissements résilients et les orientations économiques.

La plate-forme européenne d'adaptation au changement climatique (CLIMATE-ADAPT), outil interactif sur l'adaptation au changement climatique, a été mise en ligne le 23 mars 2012 à l'Agence européenne pour l'environnement (AEE) à Copenhague. Le site est géré par la Commission et l'AEE. Il s'agit d'une plate-forme web, accessible au public (<http://climate-adapt.eea.europa.eu>), qui vise à aider les responsables politiques au niveau de l'UE et aux niveaux national, régional et local dans la mise au point de mesures et de politiques d'adaptation au changement climatique.

CLIMATE-ADAPT, qui a été élaboré avec le soutien de la communauté scientifique et politique européenne, permettra aux utilisateurs d'avoir accès aux informations énoncées ci-après, de les diffuser et de les intégrer:

- changements climatiques attendus en Europe
- vulnérabilité des régions, pays et secteurs, aujourd'hui et dans le futur
- informations sur les activités et les stratégies d'adaptation nationales, régionales et transnationales
- études de cas des options d'adaptation actuelles et futures
- outils en ligne d'aide à la planification de l'adaptation au changement climatique

- projets de recherche, documents d'orientation, rapports, sources d'information, liens, actualités et événements relatifs à l'adaptation au changement climatique.

Les documents d'accompagnement couvrent quelques domaines-clés pour l'espace européen de l'adaptation au changement climatique :

- un rapport d'évaluation des impacts du changement climatique en plusieurs parties
- un livre vert sur l'assurance des catastrophes naturels et celles liées aux activités humaines
- l'adaptation aux impacts sanitaires du changement climatique sur les populations, les végétaux et les animaux
- l'adaptation des infrastructures et l'évolution des référentiels
- les dégradations environnementales liées au changement climatique
- un guide technique pour intégrer l'adaptation dans les programmes d'investissement de la politique de cohésion
- des principes et recommandations pour intégrer l'adaptation dans les programmes de développement ruraux.

XI. COM (2013) 225 final soutien financier en faveur de l'efficacité énergétique dans les bâtiments

Les objectifs du rapport présenté en avril 2013 sont doubles. En premier lieu, en vertu de l'article 10, paragraphe 5, de la directive 2010/31/UE sur la performance énergétique des bâtiments (refonte), dénommée «directive PEB», la Commission est tenue de présenter une analyse portant sur l'efficacité des financements fournis par l'UE, sur l'efficacité des fonds de la Banque européenne d'investissement (BEI) et des autres institutions de financement public et sur la coordination des plans de financement de l'Union ainsi que nationaux. Le présent rapport donne les principaux résultats de cette analyse.

En second lieu, la nouvelle directive relative à l'efficacité énergétique (2012/27/UE) impose aux États membres de mettre en place d'ici avril 2014 une stratégie à long terme pour mobiliser les investissements dans la rénovation du parc immobilier national. La directive prévoit également que la Commission est tenue d'aider les États membres à mettre en place des mécanismes de financement en vue d'accroître l'efficacité énergétique. Le présent rapport vise donc également à montrer de quelle manière le soutien financier à l'efficacité énergétique des bâtiments peut être amélioré.

Les gouvernements nationaux utilisent également leurs propres budgets pour soutenir l'efficacité énergétique dans les bâtiments. Un grand nombre de mesures existantes ont été signalées à la Commission par l'intermédiaire des plans d'action nationaux pour l'efficacité énergétique (PANEE) et dans le cadre de la directive sur la performance énergétique des bâtiments (DPEB). Ces rapports montrent que les mesures concernant les bâtiments représentent une part très élevée des économies d'énergie notifiées. Plus des trois quarts des mesures notifiées sont des subventions et des prêts à faible taux d'intérêt, suivies par des incitations fiscales. D'autres instruments sont également utilisés, tels que les contrats de performance énergétique, les unités de quantité attribuée au titre du protocole de Kyoto et les obligations des fournisseurs d'énergie.

Le Luxembourg a notifié en 2008 son le plan d'action national en matière d'efficacité énergétique à la Commission européenne. Ce plan trace les principales actions en vue d'une réduction de la consommation énergétique de 9% jusqu'en 2016. Dans le secteur de la bâtisse, le Luxembourg a mis en place une nouvelle réglementation en matière de performance énergétique des bâtiments, comprenant des exigences minimales de performance énergétique et le passeport énergétique (certificat de performance énergétique CPE) et des régimes d'aide en vue de favoriser les investissements dans des bâtiments à basse consommation d'énergie, passifs et pour des assainissements énergétiques.

XII. COM (2013) 253 final technologies et innovation énergétiques

La stratégie de l'UE en matière de technologies et d'innovation énergétiques fait partie intégrante de la politique de l'UE dans le domaine de l'énergie. De ce fait, elle doit compléter les dispositions réglementaires en vigueur, assurer la première place de l'UE en matière d'innovation sur les marchés énergétiques internationaux, et relever les défis associés à la conjoncture économique actuelle. Elle doit aussi contribuer à renforcer la compétitivité de l'UE sur les coûts de l'énergie, et la fiabilité de son approvisionnement énergétique. Dans la communication présentée en mai 2013, la Commission a décrit sa stratégie pour que l'UE conserve son rang mondial en matière de technologies et d'innovation énergétiques et puisse ainsi relever les défis qui l'attendent à l'horizon 2020 et au-delà. A cet effet, elle souligne la nécessité d'accélérer l'innovation dans le domaine des technologies avancées à faible intensité de carbone et solutions innovantes, afin de réduire les coûts rapidement et d'accélérer l'introduction de nouvelles technologies sur le marché, notamment par des mesures d'innovation du marché.

L'élaboration d'une feuille de route intégrée visant le système énergétique dans son ensemble et de mesures tout au long de la chaîne de l'innovation dans le cadre du plan stratégique européen pour les technologies énergétiques (plan SET) et la conception de plans d'action avec les États membres figurent parmi les mesures proposées.

En outre, à l'appui de cette approche, la Commission :

- renforcera, avec les États membres, les rapports obligatoires aux fins du suivi de la mise en œuvre de la feuille de route intégrée et du plan d'action, sur la base du système d'information stratégiques en ligne sur les technologies énergétiques (SETIS) du plan SET ;
- invitera, conjointement aux États membres au sein du groupe de pilotage, les initiatives industrielles européennes et les plateformes technologiques européennes associées à adapter leur mandat, leur structure et la composition de leurs participants en vue de mettre à jour leurs feuilles de route technologiques et de contribuer à la feuille de route intégrée ;
- établira une structure de coordination placée sous l'égide du groupe de pilotage du plan SET, afin de promouvoir les investissements dans la recherche et l'innovation en matière d'efficacité énergétique ;

-invite le Parlement européen et le Conseil

- > à réaffirmer leur soutien au plan SET dans le cadre des politiques européennes sur l'énergie et le changement climatique et à son renforcement en vue du développement des technologies et de l'innovation énergétiques, comme énoncé dans la communication;
- > à approuver les principes clés et les évolutions proposés, qui sont nécessaires pour les technologies et l'innovation énergétiques dans l'ensemble de l'UE;
- > à soutenir l'alignement des ressources de l'UE, des États membres, des régions et des acteurs privés sur cette approche intégrée de la recherche et de l'innovation;

-invite les États membres et les régions à soutenir la mise en œuvre de la feuille de route intégrée et du plan d'action par les actions suivantes:

>coordination renforcée de leurs programmes de recherche et d'innovation dans le domaine de l'énergie et utilisation des fonds structurels et d'investissement de l'Union ainsi que du produit des enchères du SEQE-UE;

>collaboration renforcée dans le cadre d'actions communes et de groupements sur des projets à valeur ajoutée européenne;

>poursuite de l'intégration du financement institutionnel national et des capacités de recherche nationales dans le cadre de l'alliance européenne de la recherche dans le domaine de l'énergie;

>mise en place d'un soutien pour un déploiement plus rapide des technologies énergétiques durables sur le marché.

L'efficacité énergétique augmente sa visibilité à travers la création d'une structure de coordination dans le cadre du comité de pilotage du plan SET pour la promotion des investissements dans la recherche et l'innovation dans le domaine de l'efficacité énergétique.

Citons, parmi les programmes d'intervention,

*** le plan SET** Le plan stratégique pour les technologies énergétiques présenté par la Commission en 2007 vise à permettre d'atteindre les objectifs européens et à répondre aux défis de ce secteur :

-à court terme, en renforçant la recherche pour réduire les coûts et améliorer les performances des technologies existantes, et en favorisant la mise en œuvre commerciale de ces technologies. Les actions à ce niveau devraient porter notamment sur les biocarburants de deuxième génération, la capture, le transport et le stockage du carbone, l'intégration des sources d'énergie renouvelables dans le réseau électrique et l'efficacité énergétique en matière de construction, de transport et d'industrie ;

-à plus long terme, en soutenant le développement d'une nouvelle génération de technologies à faible intensité carbonique. Les actions à réaliser devraient se concentrer, entre autres, sur la compétitivité des nouvelles technologies en matière d'énergies renouvelables, le stockage de l'énergie, la durabilité de l'énergie de fission, l'énergie de fusion, ainsi que le développement des réseaux transeuropéens de l'énergie.

La réalisation de ce plan SET implique un effort collectif et des actions au niveau du secteur privé, des États membres et de l'UE, ainsi qu'au niveau mondial. Le plan SET propose une nouvelle méthode de gouvernance en matière de technologies énergétiques, basée sur une planification stratégique commune. Dans cette optique, un groupe de pilotage, créé par la Commission en 2008 et constitué de représentants des États membres, permet de renforcer la cohérence en concevant des actions communes, en mettant des ressources à disposition et en évaluant les progrès. Par ailleurs, la Commission a mis en place un système européen d'information, comprenant une cartographie des technologies et une cartographie des capacités. Le plan SET prévoit également d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des actions décidées en commun, de manière à profiter pleinement des possibilités offertes par l'espace européen de la recherche et le marché intérieur.

***le programme IEE** Avec environ 730 millions d'euros de fonds disponibles de 2007 à 2013, le programme Énergie intelligente pour l'Europe (EIE) aidera à atteindre les objectifs ambitieux que s'est fixé l'UE en matière énergétique et dans le cadre du changement climatique.

Le programme soutient des projets concrets, des initiatives et de meilleures pratiques par des appels à propositions.

Exemples de projets financés dans le cadre de ce programme :

- formation aux nouvelles techniques de construction qui peuvent permettre d'obtenir des économies d'énergie de 50 % ou plus comparées aux constructions additionnelles ;
- amélioration de l'efficacité des régimes de soutien pour la production d'électricité à partir de sources d'énergie renouvelables dans toute l'Europe ;
- soutien aux villes européennes pour développer des transports plus propres et plus écono-fficaces.