



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 07 janvier 2016

#### Ordre du jour :

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

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

5. Divers

\*

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

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

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

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. Gusty Graas

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

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

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont approuvés.

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

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

Le Conseil d'État marque son accord avec les amendements 1 portant sur l'article 1<sup>er</sup> et 2 portant sur l'article 2.

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

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

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

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

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

### **Art. 3. Dispositions générales.**

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

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

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

**Les aides sont allouées à :**

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

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

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

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

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

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

*Il est prévu une aide par train comprenant :*

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

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

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

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

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

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

1. *une part fixe par train, dégressive en fonction de la distance totale du trajet et visant à promouvoir le transport combiné courte et moyenne distance (X)*

*X = 1.600 EUR pour une distance ferroviaire inférieure à 400 kilomètres*

*X = 1.200 EUR pour une distance ferroviaire comprise entre 400 et 800 kilomètres*

*X = 600 EUR pour une distance ferroviaire supérieure à 800 kilomètres*

2. *une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées (Y)*

*La valeur du Y varie également s'il s'agit d'une manutention verticale ou d'une manutention horizontale, afin de tenir compte des effets d'optimisation de l'autoroute ferroviaire. Cette valeur prend également en compte le moindre coût d'une opération de chargement d'une semi-remorque sur un train d'autoroute ferroviaire par rapport au chargement d'un container sur un train de combiné.*

*Y = 30 EUR pour une manutention verticale*

*Y = 10 EUR pour une manutention horizontale*

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

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

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

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

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

1. *une part fixe par barge (X)*

*X = 3.600 EUR*

2. *une part variable, fonction du nombre d'UTI manutentionnées, visant à compenser en partie le surcoût lié à l'utilisation des infrastructures (Y)*

*Y = 30 EUR*

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

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

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

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

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

La commission parlementaire fait siennes ces propositions.

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

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

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

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

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

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

**Art. 11. Demande de l'aide.**

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

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

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

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

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

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

*La partie d'information générale comprend :*

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

*La partie d'information relative au transport combiné comprend :*

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

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

#### **Art. 12. Critères d'éligibilité.**

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

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

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

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

#### **Art. 13. Octroi de l'aide.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

#### **Art. 14. Contrôle de l'aide.**

*L'opérateur s'engage :*

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

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

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

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

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

**paragraphe 1<sup>er</sup>, points 1 à 4,** à moins que le ministre, sur la base d'une demande motivée de l'entreprise, n'en décide autrement.

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

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

**Art. 19. Durée d'application.**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### **4. 6835 Projet de loi portant approbation de**

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

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

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

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

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

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

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

## **5.            Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 11 janvier 2016

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché