



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 25 septembre 2013

Ordre du jour :

1. 6602 Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure

- 6603 Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal modifié du 30 décembre 1992 portant application de la directive N°91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure
 - Examen des projets de règlement grand-ducal
 - Présentation et adoption d'un projet d'avis

2. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 621 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil du 29 mars 1999 relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable
Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Les dates concernant le délai de subsidiarité n'ont pas encore été communiquées.

COM (2013) 622 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil
Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Les dates concernant le délai de subsidiarité n'ont pas encore été communiquées.

COM (2013) 623 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions - Vers un transport par voies navigables intérieures de qualité NAIADES II
Le dossier précité ne relève pas du contrôle du principe de subsidiarité.

3. 6609 Projet de loi modifiant l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1er juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière
 - Présentation du projet de loi

- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

4. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Georges Engel, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes

M. Joe Ducomble, M. Max Nilles, du Ministère du développement durable et des Infrastructures

M. Marc Wagner, de l'Administration de la nature et des forêts

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6602 **Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure**

6603 **Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal modifié du 30 décembre 1992 portant application de la directive N°91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure**

Les membres de la Commission procèdent à l'examen des deux projets de règlement grand-ducal sous rubrique.

Pour les détails de ces deux textes, il est prié de se reporter au document parlementaire afférent.

En bref, le projet de règlement grand-ducal n° 6602 a pour objet de transposer les directives modificatives de la directive 2006/87/CE du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure, à savoir :

- la directive 2012/48/UE du 10 décembre 2012 modifiant l'annexe II de la directive 2006/87/CE,
- la directive 2012/49/UE du 10 décembre 2012 modifiant les annexes de la directive 2006/87/CE,
- la proposition de directive de la Commission du 10 décembre 2012 (en cours d'approbation).

Ces trois directives actualisent les normes techniques instaurées par la directive 2006/87/CE précitée suite aux modifications qui sont intervenues au règlement de visite des bateaux du Rhin.

Le projet de règlement grand-ducal n° 6603 vise quant à lui la transposition technique de la directive 2013/22/UE du 13 mai 2013 portant adaptation de certaines directives dans le domaine de la politique de transports, du fait de l'adhésion de la Croatie à l'Union européenne à partir du 1^{er} juillet 2013.

Suite aux explications fournies par un représentant du Ministère, les membres de la commission parlementaire adoptent le projet d'avis repris en annexe du présent procès-verbal et chargent Monsieur le Président de la Commission de transmettre cet avis aux membres de la Conférence des Présidents.

2. Examen des documents européens suivants :

COM (2013) 621 : Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 718/1999 du Conseil du 29 mars 1999 relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable

COM (2013) 622 : Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil

COM (2013) 623 : Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des Régions - Vers un transport par voies navigables intérieures de qualité NAIADES II

Le document COM (2013) 621 est une proposition de règlement modifiant le règlement (CE) n° 718/1999 du 29 mars 1999 relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable. Le règlement (CE) n° 718/1999 précité a introduit un mécanisme de régulation de la capacité des flottes, dénommé la règle « vieux pour neuf », qui vise à éviter l'apparition ou l'aggravation des surcapacités des flottes sur le marché de la navigation intérieure dans l'Union européenne. En avril 2003, la règle « vieux pour neuf » a été convertie en un mécanisme de veille qui peut être activé en cas de perturbation grave du marché.

Conformément à leurs politiques en matière de capacité des flottes, les Etats membres dont les voies navigables sont reliées à celles d'un autre Etat membre et dont le tonnage de la flotte est supérieur à 100.000 tonnes ont créé des fonds de réserve, qui sont financés par les reliquats financiers des actions d'assainissement structurel organisées jusqu'au 28 avril 1999 et par les contributions spéciales reçues au titre de la règle « vieux pour neuf ». Ils se composent uniquement de contributions financières provenant du secteur des transports par voies navigables et leur valeur cumulée avoisine actuellement 35 millions d'euros. Les fonds sont gérés par les autorités compétentes des Etats membres concernés, dans le cadre de leur législation nationale et avec leurs moyens administratifs propres. Les organisations nationales représentatives de la navigation intérieure sont associées à cette gestion.

Les capitaux de ces fonds de réserve, qui à ce jour n'ont jamais été utilisés, pourraient servir aux mesures suivantes :

- permettre aux transporteurs par voies navigables qui quittent le secteur d'obtenir plus facilement une pension de retraite anticipée ou de se reconvertir plus aisément dans une autre activité économique ;
- organiser des actions de formation ou de reconversion professionnelles pour les membres d'équipage qui quittent le secteur ;
- encourager le regroupement des bateliers artisans dans des associations commerciales ;
- encourager l'adaptation des bateaux au progrès technique en vue d'améliorer les conditions de travail et promouvoir les exigences techniques de sécurité ; et
- améliorer la qualification des bateliers pour assurer l'évolution et l'avenir de la profession.

En avril 2013, la Commission a consulté les organisations représentatives sur les raisons pour lesquelles les fonds de réserve n'avaient jamais été utilisés, alors que le secteur connaît pourtant un déclin. Ces organisations ont confirmé que le caractère limité du champ d'application de l'article 8 du règlement (CE) n° 718/1999 empêchait de déclencher l'utilisation des fonds. Elles se sont déclarées en faveur d'une extension du champ d'application de l'article afin que les mesures en vigueur concernant la formation et la reconversion professionnelles s'appliquent à tous les membres d'équipage qui quittent la profession. Le libellé de la disposition actuelle exclut les bateliers artisans, de sorte qu'un pourcentage considérable de membres du secteur n'est pas admis à recourir aux fonds à cette fin, alors que les besoins de formation sont les mêmes pour les employés et pour les autres membres d'équipage. Les parties intéressées ont également considéré que des mesures devraient être prises pour renforcer les associations professionnelles qui peuvent contribuer à atténuer la fragmentation du secteur. En outre, elles ont estimé qu'il serait utile d'ajouter une mesure visant à innover dans le domaine des bateaux et à les adapter au progrès technique à des fins environnementales, une nécessité pour le secteur car les autres modes de transport enregistrent de meilleures performances environnementales en matière d'émissions.

La présentation du document sous rubrique, par un représentant du Ministère, ne soulève aucune question de la part des membres de la Commission du Développement durable, qui concluent en outre que la proposition de règlement respecte le principe de subsidiarité.

*

Le document [COM \(2013\) 622](#) est une proposition de directive établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 2006/87/CE du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

Alors que la directive 82/714/CEE du 4 octobre 1982 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure instaurait des conditions harmonisées de délivrance de certificats techniques pour les bateaux de navigation intérieure dans tous les Etats membres, elle excluait cependant la navigation sur le Rhin. C'est l'article 3 de la directive 2006/87/CE qui prévoit que, pour naviguer sur le Rhin, il est obligatoire d'être muni :

- soit d'un certificat délivré au titre de la convention révisée pour la navigation du Rhin ;
- soit d'un certificat communautaire pour bateaux de la navigation intérieure qui atteste la conformité totale du bâtiment aux prescriptions techniques de l'annexe II de la directive 2006/87/CE, dont l'équivalence avec les prescriptions techniques de la convention révisée pour la navigation du Rhin a été établie conformément aux règles et aux procédures applicables.

L'équivalence des deux certificats est toutefois difficile à maintenir, car les deux certificats relèvent de deux cadres juridiques différents, qui fonctionnent chacun sur la base d'un ensemble de normes distinct et selon leurs propres règles et procédures. De ce fait, l'adoption d'un ensemble unique et uniforme de normes techniques ne pourra se faire que de façon progressive.

Dans un premier temps, il sera important de distinguer les règles se rapportant au processus de prise de décision des règles de nature procédurale ou technique plus générale. Dans la version actuelle de la directive, ces dispositions ne font pas l'objet d'une nette distinction, si bien qu'il est difficile d'élaborer une norme technique unique applicable aux deux régimes juridiques.

Dans un deuxième temps, il sera important de mettre en place des structures adaptées qui permettent à l'Union européenne et à la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) de développer et de maintenir des normes techniques communes et uniformes. Par conséquent, il convient de créer une structure spécifique possédant les compétences requises pour élaborer des normes techniques dans un contexte alliant les Etats membres de l'Union européenne et de la CCNR et associant d'autres organisations internationales intéressées. Le 22 mai 2013, les services de la Commission européenne et le secrétariat de la CCNR ont signé un arrangement administratif par lequel ils expriment leur intention d'instituer à cette fin un comité spécifique sous l'égide de la CCNR. Ce comité sera chargé d'élaborer des normes techniques communes.

La proposition de directive sous rubrique permet à la Commission de tenir compte des normes techniques élaborées par ce comité spécifique, en faisant référence à celles-ci lors de l'adaptation des prescriptions techniques définies dans la directive au progrès technique ou aux travaux d'organisations internationales.

Si, conformément à l'arrangement administratif conclu le 22 mai 2013, la CCNR procédait de manière similaire pour adapter le règlement de visite des bateaux du Rhin afin qu'il renvoie aux normes de ce nouveau comité, cela aurait pour effet de rationaliser les procédures administratives pour le maintien de normes techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure et d'uniformiser totalement les normes entre les régimes juridiques de l'Union européenne et du Rhin.

Par ailleurs, certaines modifications proposées dans le document COM (2013) 622 sont liées au fait que la directive 2006/87/CE n'avait pas encore été révisée depuis l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne et qu'il fallait introduire les nouvelles règles relatives aux compétences déléguées et aux compétences d'exécution.

La présentation du document sous rubrique, par un représentant du Ministère, ne soulève aucune question de la part des membres de la Commission du Développement durable, qui concluent en outre que la proposition de directive respecte le principe de subsidiarité.

*

Le document [COM \(2013\) 623](#) est une communication de la Commission européenne relative au programme d'aide au transport fluvial NAIADES II.

L'évaluation de l'actuel programme NAIADES a fait apparaître que celui-ci avait eu un effet mobilisateur important au sein des Etats membres et parmi les parties intéressées. Toutefois, les perspectives économiques et environnementales de la navigation intérieure ont continué de se détériorer et l'élimination des principaux goulets d'étranglement dans les infrastructures n'a pas beaucoup progressé. En outre, le secteur connaît actuellement des

temps difficiles et souffre de surcapacités dans certains segments et d'une fragmentation persistante des acteurs du marché, auxquels s'ajoute le ralentissement général de l'économie de l'UE depuis 2008.

Les surcapacités dans le secteur du vrac liquide sont liées à l'introduction de l'exigence en matière de double coque, qui a entraîné la mise en service de nouveaux navires à double coque sans que les anciens navires à simple coque ne soient retirés du marché. Les surcapacités devraient diminuer en 2018 du fait de la suppression progressive des navires-citernes à simple coque. Dans le segment des grands vraquiers secs, les surinvestissements et les surcapacités qui en résultent créent toutefois une forte concurrence, qui se répercute sur d'autres segments du marché, notamment sur celui des bateaux présentant une plus faible charge.

Environ 80% de la flotte sont exploités par des bateliers artisans qui travaillent et vivent sur leurs bateaux. Leur offre est fragmentée, ce qui leur permet plus difficilement de répondre à la demande et affaiblit leur position vis-à-vis d'autres acteurs du marché, tels que les transitaires ou les gros chargeurs. Cette position fragile, ajoutée aux surcapacités, a entraîné une concurrence féroce sur les prix qui se traduit par une faible capacité de rendement et, partant, entrave la capacité du secteur à réinvestir et à innover.

Après avoir connu un ralentissement sensible en 2009 et en 2010, l'activité du secteur a repris en 2011 mais les indicateurs pour 2012 indiquent une nouvelle tendance à la baisse pour certains segments du marché.

Dans une perspective à plus long terme, il apparaît clairement que la part de ce secteur dans la répartition modale a enregistré une longue mais constante diminution par rapport au transport routier. Il faudra du temps avant de pouvoir assister à une inversion de cette situation économique difficile. Des points positifs sont néanmoins observés. Ainsi, le volume d'activité dans les ports maritimes a progressé de façon constante depuis 2009 et le recours à de nouvelles technologies, parmi lesquelles l'utilisation de carburants de substitution, peut faire baisser les coûts d'exploitation et offrir de nouveaux débouchés commerciaux.

Compte tenu des possibilités et des défis qui se présentent, la Commission européenne a décidé d'actualiser le programme NAIADES et de le renouveler jusqu'en 2020. Le programme NAIADES II vise principalement à apporter des changements structurels à long terme dans le secteur du transport par voies navigables intérieures. Pour ce faire, il convient d'améliorer la qualité des conditions d'exploitation dans le secteur, y compris les infrastructures, les performances environnementales, l'innovation, les emplois et l'intégration dans la chaîne logistique.

Le secteur opère sur des marchés libéralisés sur lesquels les possibilités d'intervention publique sont limitées. De fait, une lourde intervention des pouvoirs publics peut avoir une incidence négative sur les décisions commerciales ultérieures des acteurs du marché et sur les effets restructurants des forces du marché. La Commission est consciente des difficultés que connaissent ces segments du transport par voies navigables intérieures en raison de la crise économique. Pour faire face aux difficultés économiques actuelles, la Commission a entamé, avec les organisations représentatives du secteur et les Etats membres concernés, des discussions concernant les mesures appropriées pour surmonter la situation. Par ailleurs, la Commission européenne prendra des mesures à court terme conformes aux principes des marchés libéralisés. Ainsi, par exemple, elle réexaminera les prescriptions techniques applicables aux bateaux afin de vérifier que les dispositions transitoires ont été établies en trouvant un juste équilibre entre les risques pour la sécurité et les coûts de mise en conformité. De plus, elle favorisera l'adoption rapide du gaz naturel liquéfié comme carburant de substitution offrant un important potentiel d'économies à long terme et elle

encouragera les actions du secteur visant à réduire le morcellement entre les acteurs du marché.

La présentation du document sous rubrique, par un représentant du Ministère, ne soulève aucune question de la part des membres de la Commission du Développement durable.

3. 6609 Projet de loi modifiant l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1^{er} juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière

Les représentants gouvernementaux présentent le projet de loi sous rubrique, pour les détails duquel il est prié de consulter le document parlementaire afférent.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1^{er} juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière, afin d'assurer la conformité de la législation nationale au règlement (UE) n° 995/2010 du 20 octobre 2010 établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché.

En effet, suite à l'entrée en vigueur de ce nouveau règlement et afin de garantir l'application d'une gestion durable des forêts, il est impératif d'actualiser certaines dispositions en matière de planification de la gestion forestière dans les forêts publiques. Les dispositions actuelles ne sont plus en adéquation avec une gestion multifonctionnelle telle que définie par le processus international *Forest Europe*. La prise en compte des multiples fonctions de la forêt implique des techniques de planification plus complexes et plus élaborées. Ces nouvelles modalités de planification requièrent plus de flexibilité dans l'élaboration des plans d'aménagement. Or, les dispositions actuelles trop rigides engendrent des non-conformités avec le règlement (UE) précité, impliquant une paralysie du secteur de la filière forêt-bois et du secteur de la transformation du bois, ainsi que des conséquences négatives sur l'emploi et l'activité dans ces secteurs.

L'ordonnance royale grand-ducale précitée prévoit que les forêts publiques (appartenant aux communes, à l'Etat ou à des établissements publics) ne peuvent être gérées que si elles disposent d'un plan d'aménagement récent de moins de 10 ans. Ces mesures de gestion concernent les travaux d'exploitation des bois, le maintien ou l'amélioration de la diversité biologique, ainsi que la protection de la nature et des ressources naturelles.

Or, cette ordonnance royale grand-ducale ne tient pas compte du fait que les propriétés forestières peuvent être de taille très réduite (surface inférieure à 20 ha) et que, pour ces petites propriétés, l'établissement d'un document de planification n'a pas de sens, car les opérations forestières sont trop espacées dans le temps. Pour les propriétés de taille moyenne (surface située entre 20 et 150 ha), l'établissement d'un plan d'aménagement fixant une possibilité en volume n'est guère réaliste, puisque la gestion de ces superficies est soumise à des fluctuations importantes d'une année à l'autre et qu'il n'est donc guère possible d'y prévoir des prélèvements réguliers en bois. Pour cette raison, le projet de loi prévoit pour ces propriétés un régime simplifié de plan d'aménagement.

Une autre disposition du projet de loi sous rubrique prévoit que, lorsqu'un plan d'aménagement récent fait défaut pour une propriété forestière pour laquelle il est imposé, le volume de bois exploitable sur cette propriété est limité aux trois quarts de l'accroissement courant moyen. En effet, eu égard à l'absence de plan, les gestionnaires de terrain ne disposent plus d'indications fiables pour orienter leur gestion sylvicole, notamment en termes de volumes de bois à prélever. Il y a dès lors un risque de surexploitation qui va à l'encontre du principe de la gestion durable des forêts. Afin de garantir une gestion durable et un

rendement soutenu pour les propriétés pour lesquelles la confection d'un plan d'aménagement n'a pas été possible, cette disposition permettra plus de flexibilité tout en appliquant le principe de précaution en s'assurant que le volume de bois prélevé est inférieur au volume de l'accroissement naturel.

Dans son avis du 24 septembre 2013, le Conseil d'Etat constate que l'article unique du projet de loi reprend le dispositif de l'article 50 du projet de loi n° 6477 modifiant notamment la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles, projet de loi au sujet duquel il a émis un avis en date du 26 février 2013. La Haute Corporation note que les auteurs du projet de loi sous rubrique ont repris le texte proposé dans son avis précité. Quant au fond, le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à ajouter. Quant à la forme, il suggère d'écrire « *Article unique* » au lieu d'« *Art. 1er* ».

Au cours d'un bref échange de vues, les membres de la commission parlementaire émettent un avis positif à l'égard du projet de loi sous rubrique, étant donné qu'il améliore à la fois la durabilité et la flexibilité de la gestion forestière. Ils chargent le secrétariat de la Commission de veiller à ce que le projet de loi soit évacué dès que nouvelle Chambre, issue des élections du 20 octobre prochain, entrera en fonction.

4. Divers

Le représentant du groupe *déi gréng* rend hommage aux membres de la Commission du Développement durable ayant pris la décision de ne plus se présenter aux élections législatives. Il remercie tout particulièrement Monsieur Fernand Boden pour son excellent travail et pour sa gestion irréprochable de la présidence de la Commission.

Luxembourg, le 26 septembre 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

N^{os} 6602
6603

**PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
portant modification du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les
prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure**

**PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
portant modification du règlement grand-ducal modifié du 30 décembre 1992 portant
application de la directive 91/672/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 sur la
reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le
transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure**

**AVIS DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE
(25.09.2013)**

Les projets de règlement grand-ducal ont été déposés à la Chambre des Députés le 6 août 2013 par le Ministre aux Relations avec le Parlement à la demande du Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte des projets de règlement grand-ducal étaient joints les textes initiaux des deux projets de règlement grand-ducal avec leurs exposés des motifs et commentaires des articles respectifs, les textes adaptés des deux projets suite à l'avis du Conseil d'Etat du 18 juin 2013, le texte de l'avis de la Haute Corporation ainsi que l'avis afférent de la Chambre de Commerce datant du 16 mai 2013.

*

Le projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure a pour objet de transposer les directives modificatives de la directive 2006/87/CE du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure. Il s'agit de :

- la directive 2012/48/UE du 10 décembre 2012 modifiant l'annexe II de la directive 2006/87/CE,
- la directive 2012/49/UE du 10 décembre 2012 modifiant les annexes de la directive 2006/87/CE,
- la proposition de directive de la Commission du 10 décembre 2012 (en cours d'approbation).

Ces trois directives actualisent les normes techniques instaurées par la directive 2006/87/CE précitée suite aux modifications qui sont intervenues au règlement de visite des bateaux du Rhin et qui ont été convenues conformément à l'article 22 de la convention révisée pour la navigation sur le Rhin parmi les Etats membres de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR). Aux termes de ces trois directives, les Etats membres qui disposent de voies d'eau intérieures sont tenus de mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer auxdites directives pour le 1^{er} décembre 2013.

Le projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal modifié du 30 décembre 1992 portant application de la directive 91/672/CEE du 16 décembre 1991 sur la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure vise la transposition technique de la proposition de directive du 8 février 2013 portant adaptation de certaines directives dans le domaine de la politique des transports (devenue la directive 2013/22/UE du 13 mai 2013 portant adaptation de certaines directives dans le domaine de la politique de transports), du fait de l'adhésion de la Croatie à l'Union européenne à partir du 1^{er} juillet 2013, ce qui rend nécessaire une adaptation technique de l'annexe 1 de la directive 91/672/CEE précitée. Le projet de règlement grand-ducal a donc pour objet de compléter le tableau des annexes figurant à l'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 30 décembre 1992 susmentionné.

*

Dans son avis du 18 juin 2013, le Conseil d'Etat constate que les deux projets de règlement ont pour objet d'assurer une transposition de la directive européenne en matière de transports, plus particulièrement en ce qui concerne, d'une part, les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et, d'autre part, la reconnaissance réciproque des certificats de conduite nationaux de bateaux pour le transport de marchandises et de personnes par navigation intérieure. Etant donné qu'il s'agit d'un texte qui est entré en vigueur avec l'adhésion de la Croatie dans l'Union européenne, le 1^{er} juillet 2013, le Conseil d'Etat peut marquer son accord avec ce procédé. Il donne cependant à considérer que la directive devra être adoptée et publiée au Journal officiel de l'Union européenne avant que les projets de règlement sous avis puissent être adoptés et publiés à leur tour, les coordonnées de ladite directive devant être insérées au préambule et à l'article 1^{er}.

Aussi bien pour le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure que pour le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 30 décembre 1992, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il suffit que les auteurs du projet prennent comme base légale la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports. Ainsi, à l'endroit des préambules respectifs, la Haute Corporation suggère de supprimer :

- les deux visas se référant à loi modifiée du 28 juillet 1973 portant création d'un service de la navigation ainsi qu'à la loi modifiée du 24 janvier 1990 portant création et organisation d'un tribunal pour la navigation de la Moselle,

- les deux visas se référant à la loi modifiée du 28 juin 1984 portant réglementation de la police de la navigation intérieure, des sports nautiques et de la natation ainsi qu'à la loi modifiée du 24 janvier 1990 précitée.

*

La Chambre de Commerce n'a pas de remarques particulières à formuler et est en mesure d'approuver les projets de règlement grand-ducal sous avis.

*

La Commission du Développement durable constate que la version des projets de règlement grand-ducal lui soumise fait droit aux observations du Conseil d'Etat du 18 juin 2013 et tient compte du fait que la directive 2013/22/UE du 13 mai 2013 portant adaptation de certaines directives dans le domaine de la politique de transports, du fait de l'adhésion de la République de la Croatie, a été adoptée entretemps. Elle prend en outre note du fait que la procédure pour la mise à jour du règlement technique fixant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure est en comitologie actuellement et devrait aboutir prochainement, de sorte que la référence de sa publication au Journal officiel pourra être bientôt insérée dans le tableau annexé au règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 23 mars 2010 concernant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure.

*

Au vu de ce qui précède, la Commission du Développement durable donne son assentiment au texte des projets de règlement grand-ducal, tel qu'ils ont été amendés suite à l'avis du Conseil d'Etat.