



Projet No 52/2009-1

17 juin 2009

Activités aériennes et système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Texte du projet

- Projet de loi portant intégration des activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre et modifiant la loi modifiée du 23 décembre 2004
 - 1) établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre
 - 2) créant un fonds de financement des mécanismes de KYOTO
 - 3) modifiant l'article 13 bis de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.

- Projet de règlement grand – ducal modifiant et complétant les annexes I et II du règlement grand – ducal du 16 février 2005 déterminant
 - a) les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions
 - b) les critères de vérification des émissionsen matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Informations techniques :

No du projet :	52/2009
Date d'entrée :	17 juin 2009
Remise de l'avis :	Meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère de l'Environnement
Commission :	Commission Economique

Exposé des motifs

Le présent projet de loi transpose la directive 2008/101/CE du 19 novembre 2008 modifiant la directive 2003/87/CE afin d'intégrer les activités aériennes dans le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.

A cet effet, il adapte la législation luxembourgeoise de transposition de la directive de 2003, en y insérant les dispositions relatives à l'aviation. La loi de base, qui a transposé la directive de 2003, est celle du 23 décembre 2004, telle que publiée au Mémorial A 2004 /210, pages 3792 à 3799 ; ladite loi a été adaptée par la loi du 27 mars 2006, telle que publiée au Mémorial A 2006/59 pages 1224 à 1226 et telle qu'elle a transposé la directive 2004/101/CE (mécanismes de projet du Protocole de KYOTO).

Contexte de la proposition DE DIRECTIVE DE LA COMMISSION

Motivations et objectifs de la proposition

Le transport aérien, qui permet le déplacement tant des passagers que des marchandises sur de grandes distances en un temps record et contribue à l'intégration européenne et mondiale, fait désormais partie intégrante de la société du 21^e siècle. Malheureusement, l'aviation contribue également au changement climatique. En 2004, les émissions de gaz à effet de serre résultant de la part de la Communauté dans l'aviation internationale ont augmenté de 7,5 % supplémentaires par rapport à 2003, ce qui représente une croissance cumulée de 87 % depuis 1990. Si cette évolution se poursuit, plus d'un quart des avantages environnementaux liés aux réductions requises au titre de l'objectif assigné à la Communauté dans le cadre du protocole de Kyoto pourraient se trouver neutralisés par l'augmentation de la part communautaire des émissions résultant de l'aviation internationale. L'aviation internationale n'étant pas encore couverte par le protocole de Kyoto, cette croissance n'a, à l'heure actuelle, aucune incidence juridique. Elle n'en exerce pas moins des incidences sur l'environnement qu'il convient de traiter dans le cadre d'une politique efficace et tournée vers l'avenir dans le domaine du changement climatique.

Contexte general

Le 27 septembre 2005, la Commission a adopté une communication relative à la réduction de l'impact de l'aviation sur le changement climatique. La principale conclusion de cette communication était que, compte tenu de la croissance prévisible du trafic aérien, de nouvelles politiques et mesures devaient être adoptées afin de réduire l'impact de l'aviation sur le climat. Après avoir analysé plusieurs options, la Commission a décidé de mettre en place au niveau communautaire un nouvel instrument fondé sur le marché plutôt que de prendre d'autres mesures financières telles que des taxes et redevances, estimant que «...la meilleure solution, sur les plans économique et environnemental, consiste à tenir compte de l'impact des transports aériens sur le climat dans le système [communautaire] d'échange des droits d'émissions». Sur la base de cette conclusion, la Commission a annoncé son intention de

soumettre une proposition législative dans ce sens et invité les autres institutions communautaires à examiner la politique et les recommandations formulées dans la communication. La présente proposition vise à exécuter cet aspect essentiel de la stratégie sans remettre en cause d'autres moyens de lutte contre les changements climatiques grâce à une approche d'ensemble basée sur l'amélioration de la technologie et de l'utilisation des avions (en ce compris les améliorations de la gestion du trafic aérien, la recherche, etc.)¹.

Le 2 décembre 2005, le Conseil des ministres de l'environnement a reconnu, dans ses conclusions, que, d'un point de vue économique et environnemental, la meilleure solution semblait consister à inclure le secteur de l'aviation dans le système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté; il a par ailleurs engagé la Commission à présenter une proposition législative avant la fin 2006. Le Conseil européen a confirmé les principales conclusions du Conseil «Environnement». Le 21 avril 2006, le Comité économique et social européen a émis un avis sur la communication dans lequel il déclarait que l'inclusion de l'aviation dans le système communautaire pourrait constituer une option réalisable. Le 4 juillet 2006, le Parlement européen a adopté une résolution dans laquelle il se félicitait de la communication de la Commission et reconnaissait que l'échange d'émissions avait le potentiel pour jouer un rôle dans le cadre d'un paquet global de mesures traitant des impacts de l'aviation sur le climat, à condition que ce système soit conçu de manière appropriée.

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

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

Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition

Directive 2003/87/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté et modifiant la directive 96/61/CE du Conseil (telle que modifiée). La présente proposition vise à modifier la directive 2003/87/CE de manière à inclure le secteur de l'aviation dans le système communautaire.

CONTENU DE LA PROPOSITION DE DIRECTIVE DE LA COMMISSION

La proposition a pour objectif de modifier la directive 2003/87/CE de manière à intégrer le secteur de l'aviation dans le système communautaire.

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

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

Les aspects essentiels du système sont les suivants:

les entités chargées de se conformer aux obligations imposées par le système seront les exploitants d'aéronefs;

le système couvrira tous les vols à l'arrivée ou au départ d'un aéroport communautaire à partir du 1^{er} janvier 2012. Les vols entre aéroports communautaires seront couverts dès le 1^{er} janvier 2011;

les vols effectués par des aéronefs d'État, les vols effectués conformément aux règles de vol à vue, les vols circulaires, les vols effectués afin de tester les équipements de navigation, les vols d'entraînement, les vols de sauvetage et les vols effectués par des aéronefs dont le poids maximal au décollage est inférieur à 5 700 kg sont exclus du système;

Afin de traiter les autres émissions de l'aviation, la Commission fera une proposition avant la fin de l'année 2008 en vue de traiter les émissions d'oxydes d'azote de l'aviation suite à une étude d'impact détaillée;

afin d'éviter les doubles emplois et les charges administratives excessives pour les exploitants d'aéronefs, chaque exploitant d'aéronef, y compris les exploitants émanant de pays tiers, relèvera d'un État membre seulement;

contrairement à ce qui se passe dans le système existant, la méthode d'allocation des quotas sera harmonisée dans toute la Communauté;

le nombre total de quotas à allouer au secteur de l'aviation sera déterminé au niveau communautaire sur la base des émissions moyennes de ce secteur pendant les années 2004-2006;

un pourcentage fixe de la quantité totale de quotas sera alloué à titre gratuit sur la base d'un référentiel aux exploitants d'aéronefs qui introduiront une demande à cet effet (les premières demandes se rapportant aux données de 2008). Pour la période 2011-2012, ce pourcentage correspondra au pourcentage moyen proposé par les États membres, en ce compris les quotas mis aux enchères au sein de leurs plans nationaux d'allocation. Cette approche sera revue à la lumière des résultats de la révision générale du système de marché d'émission;

les modalités pratiques des enchères, telles que l'organisation et le calendrier, seront définies dans un règlement de la Commission. Le produit de la mise aux enchères sera utilisé pour atténuer le changement climatique et s'y adapter, ainsi que pour couvrir les coûts administratifs;

comme les autres participants au système communautaire, les exploitants d'aéronefs devront surveiller leurs émissions de dioxyde de carbone et les déclarer à l'autorité compétente de l'État membre responsable au plus tard le 31 mars de chaque année. Les déclarations doivent être vérifiées afin d'en contrôler l'exactitude. Les principes essentiels gouvernant la surveillance, la

déclaration et la vérification des émissions énoncés dans la proposition seront précisés dans des lignes directrices;

les exploitants d'aéronefs auront la possibilité d'acheter des quotas à d'autres secteurs relevant du système communautaire et de les utiliser pour couvrir leurs émissions;

les exploitants d'aéronefs pourront utiliser les crédits résultant de projets menés dans le cadre de la mise en œuvre conjointe et du mécanisme de développement propre (MOC/MDC) – appelés "Unités de réduction d'émission et "Réduction certifiées d'émission" – à concurrence d'une limite harmonisée correspondant à la moyenne des limites fixées par les États membres dans leurs plans nationaux d'allocation pour les autres secteurs relevant du système communautaire;

l'aviation intérieure sera comprise dans le système et traitée de la même manière que l'aviation internationale.

Directive 2008/101/CE

Les principes directeurs de la directive sont essentiellement les suivants :

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

La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période d'allocation allant du 1er janvier 2012 au 31 décembre 2013 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.

La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période d'allocation débutant en 2013, et pour chaque période d'allocation ultérieure – ceci sous réserve de l'examen intervenant dans le cadre de la clause de rendez-vous -, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.

85 % des quotas sont délivrés à titre gratuit, sur la base d'un référentiel simple.

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

Pour ce qui est des « émissions historiques du secteur de l'aviation », il s'agit de la moyenne arithmétique des émissions annuelles produites pendant les années civiles 2004, 2005 et 2006 par les aéronefs effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel.

Le pourcentage de 95 % est susceptible d'être révisé dans le cadre du réexamen de la directive, opérant en 2014.

Méthode d'allocation des quotas par mise aux enchères

Pendant la période 2012-2013, 15% des quotas sont mis aux enchères.

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

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

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

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

Les modalités de mise aux enchères sont fixées par un règlement CE.

Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs

Pour chaque période d'allocation, l'exploitant d'un aéronef soumet à l'autorité compétente de l'EM responsable une demande en vue de l'allocation à titre gratuit. Les demandes sont transmises à la Commission à toutes fins utiles.

Conformément à un calendrier déterminé,

la Commission adopte une décision portant notamment sur la quantité totale de quotas à allouer pour la période d'allocation 2012-2013 et les périodes d'allocation suivantes, sur le nombre de quotas à mettre aux enchères pour les périodes concernées et sur le nombre de quotas à délivrer gratuitement pour les périodes en question ;

l'EM responsable calcule et publie le total des quotas alloués pour la période d'allocation concernée à chaque exploitant d'aéronef ayant soumis une demande d'allocation ainsi que les quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année ;

l'autorité compétente de l'EM responsable délivre à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloués à cet exploitant pour l'année en question.

Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs

Pour chaque période d'allocation – dès 2013 – 3% de la quantité totale de quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale. Sont visés les nouveaux exploitants d'aéronefs ainsi que les exploitants d'aéronefs qui augmentent fortement le nombre de tonnes kilomètres qu'ils effectuent (croissance annuelle supérieure à 18%).

Il s'agit de ne pas pénaliser les nouveaux exploitants d'aéronefs ou les exploitants d'aéronefs des EM dont le taux de mobilité est initialement très faible quoi qu'en augmentation.

Afin d'éviter des distorsions du marché, l'allocation de quotas dans ce cadre a un caractère non récurrent et ne peut être supérieure à l'allocation annuelle par tonne – kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre du système d'allocation principal.

Cette réserve spéciale est susceptible d'être supprimée dans le cadre du réexamen de la directive, opérant en 2014.

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

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

Art. 1^{er}.

Les titres suivants sont insérés dans la loi modifiée du 23 décembre 2004

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

1. Avant l'article 1^{er} de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre I : Dispositions générales** » ;
2. Après l'article 5 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre II : Aviation** » ;
3. Avant l'article 7 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre III : Installations fixes** » ;
4. Avant l'article 18 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre IV : Dispositions applicables au secteur de l'aviation et aux installations fixes** ».
5. Avant l'article 24 de la LOI est inséré le titre suivant : « **Chapitre V : Dispositions diverses** ».

Art. 2.

L'article 3 de la LOI est modifié comme suit :

1. Le point b) est remplacé par le texte suivant :
« b) « émissions », le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre, à partir de sources situées dans une installation, ou le rejet, à partir d'un aéronef effectuant une activité aérienne visée à l'annexe I, de gaz spécifiés en rapport avec cette activité ; »
2. Les points p), q), r), s), t) nouveaux sont ajoutés :

« p) « exploitant d'aéronef », la personne qui exploite un aéronef au moment où il effectue une activité aérienne visée à l'annexe I ou, lorsque cette personne n'est pas

connue ou n'est pas identifiée par le propriétaire de l'aéronef, le propriétaire de l'aéronef lui-même ; »

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

Art. 3.

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

« Annexe I : catégories d'activités relevant de la présente loi »

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

« Un règlement grand-ducal pourra modifier les annexes en vue de les adapter à l'évolution de la législation de l'Union européenne en la matière ».

Art. 4.

La LOI est complétée par un nouvel article 5bis formulé comme suit :

« Art. 5 bis. Quantité totale de quotas pour l'aviation »

1. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période allant du 1^{er} janvier 2012 au 31 décembre 2012 correspond à 97 % des émissions historiques du secteur de l'aviation.
2. La quantité totale de quotas à allouer aux exploitants d'aéronefs pour la période de cinq ans débutant au 1^{er} janvier 2013, et pour chaque période de cinq ans ultérieure, correspond à 95 % des émissions historiques du secteur de l'aviation, multipliées par le nombre d'années de la période.
3. Avant le 2 août 2009, la Commission européenne, dénommée ci-après « la Commission », détermine les émissions historiques de l'aviation sur la base des meilleures technologies disponibles, y compris les estimations fondées sur les données relatives au trafic réel. »

Art. 5.

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

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

1. Pendant la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, 15% des quotas sont mis aux enchères.
2. A compter du 1^{er} janvier 2013, 15 % des quotas sont mis aux enchères.
3. Le nombre de quotas mis aux enchères au Luxembourg pendant chaque période est proportionnel à la part du Luxembourg dans le total des émissions de l'aviation attribuées pour tous les Etats membres pour l'année de référence, déclarées conformément à l'article 15, paragraphe 2 et vérifiées conformément à l'article 16. Pour la période visée à l'article 5 bis paragraphe 1, l'année de référence est 2010, et pour chaque période ultérieure visée à l'article 5 bis paragraphe 2, l'année de référence est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle se rapporte la mise aux enchères.
4. Les recettes de la mise aux enchères sont portées directement en recette au fonds, conformément à l'article 22, paragraphe (3), point 2.
La Commission est informée des actions engagées en application du présent paragraphe. »

Art. 6.

La LOI est complétée par un nouvel article 5 quater formulé comme suit :

« Art. 5 quater. Octroi et délivrance de quotas aux exploitants d'aéronefs

1. Pour chacune des périodes visées à l'article 5 bis, chaque exploitant d'aéronef peut solliciter l'autorisation de quotas, qui sont délivrés à titre gratuit. Une demande peut être introduite en soumettant au ministre les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées pour les activités aériennes visées à l'annexe I et menées par l'exploitant d'aéronef pendant l'année de surveillance. Aux fins du présent article, l'année de surveillance est l'année civile se terminant 24 mois avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, ou l'année 2010, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1. Toute demande est introduite au moins vingt et un mois avant le début de la période à laquelle elle se rapporte ou d'ici au 31 mars 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1.
2. Dix-huit mois au moins avant le début de la période à laquelle la demande se rapporte ou d'ici au 30 juin 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les demandes reçues au titre du paragraphe 1 sont soumises à la Commission.
3. Quinze mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis, paragraphe 2, ou d'ici au 30 septembre 2011, en ce qui concerne la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, la Commission calcule et adopte une décision indiquant :
 - a) la quantité totale de quotas à allouer pour cette période conformément à l'article 5 bis,
 - b) le nombre de quotas à mettre aux enchères pour cette période conformément à l'article 5 ter,

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

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

4. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 3, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :
 - a) du total des quotas alloués pour la période concernée à chaque exploitant d'aéronef dont la demande est soumise à la Commission conformément au paragraphe 2, calculé en multipliant les tonnes-kilomètres consignées dans la demande par le référentiel visé au paragraphe 3, point e) ; et
 - b) des quotas alloués à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, ce chiffre étant déterminé en divisant le total des quotas pour la période en question, calculé conformément au point a), par le nombre d'années dans la période pour laquelle cet exploitant d'aéronef réalise une des activités aériennes visées à l'annexe I.
5. Au plus tard le 28 février 2012 et le 28 février de chaque année suivante, le ministre délivre dans la forme d'un arrêté ministériel à chaque exploitant d'aéronef le nombre de quotas alloué à cet exploitant pour l'année en question en application du présent article ou de l'article 5 quinquies. »

Art. 7.

La LOI est complétée par un nouvel article 5 quinquies formulé comme suit :

« Art. 5 quinquies. Réserve spéciale pour certains exploitants d'aéronefs

1. Pour chaque période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, 3% de la quantité totale des quotas à allouer sont versés dans une réserve spéciale constituée pour les exploitants d'aéronefs :
 - a) qui commencent à exercer une activité aérienne relevant de l'annexe I après l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2 ; ou
 - b) dont les données relatives aux tonnes-kilomètres traduisent une augmentation annuelle supérieure à 18 % entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;
 et dont les activités visées au point a), ou le surcroît d'activités visé au point b), ne s'inscrivent pas, pour partie ou dans leur intégralité, dans le cadre de la poursuite d'une activité aérienne exercée auparavant par un autre exploitant d'aéronef.

2. Un exploitant d'aéronef remplissant les conditions définies au paragraphe 1 peut demander qu'on lui alloue à titre gratuit des quotas provenant de la réserve spéciale. A cette fin, il adresse une demande au ministre, qui doit être introduite au plus tard le 30 juin de la troisième année de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle elle se rapporte.
En application du paragraphe 1, point b), un exploitant de lignes aériennes ne peut se voir allouer plus de 1 000 000 quotas.
3. Une demande présentée au titre du paragraphe 2 :
 - a) contient les données relatives aux tonnes-kilomètres vérifiées, conformément aux annexes précisées par règlement grand-ducal, pour les activités aériennes relevant de l'annexe I et exercées par l'exploitant durant la deuxième année civile de la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle la demande se rapporte ;
 - b) apporte la preuve que les critères d'admissibilité visés au paragraphe 1 sont remplis ; et
 - c) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), indique :
 - i) le taux d'augmentation exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ;
 - ii) l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période ; et
 - iii) la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres se rapportant aux activités de cet exploitant d'aéronef entre l'année de surveillance pour laquelle les données relatives aux tonnes-kilomètres ont été communiquées conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, pour une période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, et la deuxième année civile de cette période qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b).
4. Six mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, les demandes reçues au titre de ce paragraphe sont soumises à la Commission.
5. Douze mois au plus tard après la date limite prévue au paragraphe 2 pour l'introduction d'une demande, la Commission arrête le référentiel à appliquer aux fins de l'allocation des quotas à titre gratuit aux exploitants d'aéronefs dont les demandes lui ont été soumises en application du paragraphe 4.
Sous réserve du paragraphe 6, le référentiel est calculé en divisant le nombre de quotas versés dans la réserve par la somme :
 - a) des données relatives aux tonnes-kilomètres se rapportant aux exploitants d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point a), consignées dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point a) et au paragraphe 4 ; et
 - b) de la part de la croissance en termes absolus exprimée en tonnes-kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), pour les exploitants

- d'aéronefs relevant du paragraphe 1, point b), indiquée dans les demandes soumises à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4.
6. Le référentiel visé au paragraphe 5 n'entraîne pas une allocation annuelle par tonne – kilomètre supérieure à l'allocation annuelle par tonne–kilomètre accordée aux exploitants d'aéronefs au titre de l'article 5 quater, paragraphe 4.
 7. Dans les trois mois suivant l'adoption, par la Commission, d'une décision au titre du paragraphe 5, le ministre charge l'administration du calcul et de la publicité, notamment par voie électronique :
 - a) de l'allocation de quotas provenant de la réserve spéciale à chaque exploitant d'aéronef dont la demande a été soumise à la Commission. Cette allocation est calculée en multipliant le référentiel visé au paragraphe 5 ;
 - i) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point a), par les données relatives aux tonnes–kilomètres consignées dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point a), et au paragraphe 4 ;
 - ii) dans le cas d'un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b), par la part de l'augmentation en termes absolus exprimée en tonnes –kilomètres qui dépasse le pourcentage indiqué au paragraphe 1, point b), consignée dans la demande soumise à la Commission conformément au paragraphe 3, point c) iii), et au paragraphe 4 ; et
 - b) de l'allocation de quotas à chaque exploitant d'aéronef pour chaque année, qui est déterminée en divisant l'allocation de quotas au titre du point a) par le nombre d'années civiles complètes restantes pour la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 2, à laquelle l'allocation se rapporte.
 8. Les quotas demeurant dans la réserve spéciale peuvent, le cas échéant, être mis aux enchères. »

Art. 8.

La LOI est complétée par un nouvel article 5 sexies formulé comme suit :

« Art. 5 sexies. Programmes de suivi et de notification

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

Art. 9.

La LOI est complétée par un nouvel article 5 septies libellé comme suit :

« Art. 5 septies. Etat membre responsable

1. L'Etat membre d'un exploitant d'aéronef est :
 - a) dans le cas d'un exploitant d'aéronef titulaire d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un Etat membre conformément aux dispositions du règlement (CEE) No 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les

- licences des transporteurs aériens, l'Etat membre qui a délivré la licence d'exploitation à l'exploitant d'aéronef en question ; et
- b) dans tous les autres cas, l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant l'année de base est la plus élevée.
2. Lorsque pendant les deux premières années de la période visée à l'article 5 bis, aucune des émissions de l'aviation attribuées aux vols effectués par un exploitant d'aéronef relevant du paragraphe 1, point b) du présent article n'est attribuée à son Etat membre responsable, l'exploitant d'aéronef est transféré à un autre Etat membre responsable pour la période suivante. Le nouvel Etat membre responsable est l'Etat membre pour lequel l'estimation des émissions de l'aviation qui lui sont attribuées liées aux vols effectués par l'exploitant d'aéronef en question pendant les deux premières années de la période précédente est la plus élevée.
3. Sur la base des meilleures informations disponibles, la Commission :
- a) publie, avant le 1er février 2009, la liste des exploitants d'aéronefs ayant exercé une activité aérienne visée à l'annexe I à compter du 1er janvier 2006, en précisant l'Etat membre responsable de chaque exploitant d'aéronef, conformément au paragraphe 1; et
- b) actualise, avant le 1er février de chaque année suivante, la liste de manière à inclure les exploitants d'aéronefs ayant mené une activité aérienne visée à l'annexe I après cette date.
4. Aux fins du paragraphe 1, on entend par « année de base », dans le cas d'un exploitant d'aéronef ayant commencé à mener des activités dans la Communauté après le 1er janvier 2006, la première année civile pendant laquelle il a exercé ses activités et, dans tous les autres cas, l'année civile débutant le 1er janvier 2006. »

Art. 10.

A l'article 8 de la loi du LOI, le point e) du paragraphe 2 est modifié comme suit :
« e) l'obligation de restituer , dans les quatre mois qui suivent la fin de chaque année civile, des quotas, autres que des quotas délivrés en vertu du chapitre II, correspondant aux émissions totales de l'installation au cours de l'année civile écoulée, telles qu'elles ont été vérifiées conformément à l'article 16. »

Art. 11.

L'article 12 bis de la LOI est complété par un nouveau paragraphe 4 libellé comme suit :
« 4. Pendant la période visée à l'article 5 bis, paragraphe 1, les exploitants d'aéronefs peuvent utiliser des REC et des URE à concurrence de 15% du nombre de quotas qu'ils sont tenus de restituer en vertu de l'article 13, paragraphe 2 bis.» La Commission publie ce pourcentage six mois au moins avant le début de chacune des périodes visées à l'article 5 bis » »

Art. 12.

A l'article 12 ter de la LOI, le mot « installation(s) » est remplacé par le mot « activités ».

Art. 13.

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

1. Le paragraphe 2 est libellé comme suit :

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

2. Le paragraphe 2 bis suivant est inséré :

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

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

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

Art. 14.

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

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

Art. 15.

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

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

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

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

Art. 16.

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

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

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

Art. 17.

L'article 20 de la LOI est modifié comme suit :

1. L'intitulé est libellé comme suit :

« **Art. 20. Mesures administratives** »

2. Le paragraphe 1 est formulé comme suit :

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

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

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

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

3. Le paragraphe 3 est modifié comme suit :

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

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

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

Toute demande formulée en application du présent paragraphe comporte :

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

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

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

5. Le paragraphe 6 est supprimé.

6. Le paragraphe 7 est formulé comme suit :

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

7. Le paragraphe 8 est formulé comme suit :

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

Art. 18.

L'article 21 de la LOI est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 1 est libellé comme suit :

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

2. Le paragraphe 2 est libellé comme suit :

« 2. Les mêmes peines sont applicables

- en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 20

- aux infractions aux règlements et arrêtés pris en exécution de la présente loi. »

Art. 19.

L'annexe I de la LOI est modifiée comme suit :

1. Le titre est remplacé par le texte suivant :

« **Catégories d'activités relevant de la présente loi** »

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

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

3. La catégorie d'activité suivante est ajoutée :

<p>« <i>Aviation</i> Vols au départ ou à l'arrivée d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre soumis aux dispositions du Traité. Sont exclus de cette définition :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) les vols effectués exclusivement aux fins de transporter, en mission officielle, un monarque régnant et sa proche famille, des chefs d'Etat, des chefs de gouvernement et des ministres, d'un pays autre que les Etats membres, lorsque cela est corroboré par une indication appropriée du statut dans le plan de vol ; b) les vols militaires effectués par les avions militaires et les vols effectués par les services des douanes et cde la police ; c) les vols de recherche et de sauvetage, les vols de lutte contre le feu ; les vols humanitaires et les vols médicaux d'urgence autorisés par le ministre ; d) les vols effectués exclusivement selon les règles de vol à vue telles que définies à l'annexe II de la convention de Chicago ; e) les vols se terminant à l'aéroport d'où l'aéronef avait décollé et au cours desquels aucun atterrissage intermédiaire n'a été effectué ; f) les vols d'entraînement effectués exclusivement aux fins d'obtention d'une licence, ou d'une qualification dans le cas du personnel navigant technique, lorsque cela est corroboré par une remarque adéquate sur le plan de vol, à condition que les vols ne servent pas au transport de passagers et/ ou de marchandises, ni pour la mise en place ou le convoyage des aéronefs ; g) les vols effectués exclusivement aux fins de travaux de recherche scientifique ou de contrôles, d'essais ou de certification d'aéronefs ou d'équipements qu'ils soient embarqués ou au sol ; h) les vols effectués par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure à 5700 kg ; i) les vols effectués dans le cadre d'obligations de service public imposées conformément au règlement (CEE) No 2408 /92 aux liaisons au sein des régions ultrapériphériques spécifiées à l'article 299, paragraphe 2 du traité ou aux liaisons dont la capacité offerte ne dépasse pas 30000 sièges par an ; j) les vols qui, à l'exception de ce point, relèveraient de cette activité, réalisés par un transporteur aérien commercial effectuant : <ul style="list-style-type: none"> - soit moins de 243 vols par période pendant trois périodes consécutives de quatre mois ; - soit des vols produisant des émissions totales inférieures à 10000 tonnes par an. <p>Les vols dont question au point a) ne peuvent pas être exclus en vertu du présent point »</p>	DdD
--	-----

Commentaire des articles

Ad article 1^{er} : Il s'agit d'introduire les quatre titres prévus par la directive ainsi qu'un titre spécifique portant dispositions diverses, ceci notamment afin d'améliorer la lisibilité du texte.

Ad article 2 : Les définitions y reprises sont celles de la directive.

Ad article 3 : L'adaptation de l'intitulé de l'annexe I intègre les dispositions afférentes de la directive. La modification des annexes par règlement grand-ducal s'inspire de dispositions similaires en matière environnementale.

Ad article 4 : L'article, qui reprend l'article 3 quater de la directive et qui introduit un article 5 bis, reprend le compromis dégagé en deuxième lecture avec le Parlement européen. Afin notamment d'inciter le secteur de l'aviation à des réductions d'émissions le plus tôt possible, le pourcentage d'allocation de quotas pour la période d'allocation 2012- 2013 et pour chacune des périodes successives débutant en 2013 est fixé respectivement à 97% et 95 %, la référence étant constituée par les émissions dites historiques.

Le pourcentage de 95% fera l'objet d'un réexamen dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1^{er} décembre 2014. Dans ce contexte, la Commission tiendra compte notamment de la mesure dans laquelle la quantité totale de quotas à allouer devrait être réduite en conformité avec les objectifs de l'UE en matière de changement climatique.

Ad article 5 : L'article, qui reprend l'article 3 quinquies de la directive et qui introduit un article 5 ter, a trait à la méthode d'allocation des quotas par mise aux enchères, suivant des règles qui seront fixées par la Commission.

Les recettes afférentes sont versées directement au fonds dit « fonds KYOTO ».

Le pourcentage de 15% pourra faire l'objet l'objet d'un réexamen dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1^{er} décembre 2014.

Ad article 6 : L'article, qui reprend l'article 3 sexies de la directive et qui introduit un article 5 quater, repose sur une harmonisation intégrale de la proportion de quotas alloués à titre gratuit à l'ensemble des exploitants d'aéronefs participant au système communautaire afin de mettre tous ces exploitants sur un pied d'égalité. Chaque exploitant est, selon la directive, soumis à la réglementation d'un seul EM pour ce qui est de l'ensemble de ses activités à destination, au départ et à l'intérieur de l'UE.

Tant la Commission que le ministre et l'administration de l'environnement sont appelés à jouer leur rôle en matière de méthode d'allocation harmonisée pour déterminer la quantité totale de quotas à allouer et pour distribuer les quotas aux exploitants d'aéronefs, ceci entre

< le moment du calcul au niveau communautaire notamment de la quantité totale de quotas à allouer et du nombre de quotas respectivement à allouer à titre gratuit et à mettre aux enchères et

< le moment du calcul du total des quotas, alloués au niveau national et à chaque exploitant d'aéronefs intéressé, respectivement pour la période concernée et pour chaque année et

< le moment de l'attribution par le ministre de l'environnement de quotas à chaque exploitant d'aéronef et par année.

Ad article 7 : L'article, qui reprend l'article 3 septies de la directive et qui introduit un article 5 quinquies, prévoit une réserve spéciale de quotas qui est constituée afin de garantir l'accès au marché des nouveaux exploitants d'aéronefs et d'aider les exploitants d'aéronefs qui augmentent fortement le nombre de tonnes – kilomètres qu'ils effectuent.

Dans le cadre de la clause de révision opérant au plus tard le 1^{er} décembre 2014, le maintien de la réserve spéciale sera réexaminé, compte tenu de la convergence probable des taux de croissance dans le secteur.

Ad article 8 : L'article reprend l'article 3 octies de la directive et introduit un article 5 sexies.

Ad article 9 : L'article, qui reprend le point 15) (article 18 bis) figurant au chapitre IV de la directive et qui introduit un article 5 septies, vise la notion d'EM responsable d'un aéronef.

Selon l'esprit de la directive et afin de réduire les charges administratives pour les exploitants d'aéronefs, il serait souhaitable que chaque exploitant relève d'un EM. Les EM devraient être tenus de veiller à ce que les exploitants d'aéronefs titulaires d'une licence d'exploitation pour l'EM en question, ou les exploitants d'aéronefs non titulaires d'une telle licence ou établis dans un pays tiers, dont la majeure partie des émissions pendant une année de base sont imputables à cet EM, se conforment aux exigences de la directive.

Ad article 10 : L'article reprend le point 6) figurant au chapitre III de la directive.

Ad article 11 : L'article reprend le point 8) figurant au chapitre IV de la directive.

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

Ad article 12 : L'article reprend le point 9) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 13 : L'article reprend le point 10) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 14 : L'article reprend le point 11) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 15 : L'intitulé de l'article est adapté en ce sens que sont visées la surveillance et la déclaration des émissions, ceci à l'instar de la directive.

Le paragraphe 2 modifié reprend le point 12) b) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 16 : L'article reprend le point 13) figurant au chapitre IV de la directive.

Ad article 17 : L'article est adapté en vue de le mettre en ligne avec des dispositions similaires en matière environnementale et visant les mesures administratives.

Le paragraphe 3 modifié reprend le point 14) b) « 3 » figurant au chapitre IV de la directive.

Le nouveau paragraphe 4 bis reprend le point 14) c) figurant au chapitre IV de la directive. En application de la directive et au cas où un exploitant d'aéronef ne se conforme pas aux exigences, et si d'autres mesures visant à en assurer le respect n'ont pas permis à l'EM responsable de l'y contraindre, les EM devraient agir solidairement. En conséquence, il convient que, en dernier recours, l'EM responsable puisse demander à la Commission d'adopter une décision imposant une interdiction d'exploitation au niveau communautaire à l'encontre de l'exploitant d'aéronef concerné. Pour ce qui concerne le Luxembourg, de telles mesures seraient initiées dès lors que le délai imparti à l'exploitant d'aéronef et visé au paragraphe 1 pour se conformer ne serait pas suivi d'effet. Parallèlement à la saisine de la Commission, il est loisible au ministre de prendre les mesures nationales adéquates sur base du paragraphe 1^{er} deuxième tiret.

Le paragraphe 7 modifié reprend le point 14) b) « 2 » figurant au chapitre IV de la directive.

Le paragraphe 8 modifié précise les décisions susceptibles d'un recours. Les décisions « communautaires » dont question au paragraphe 4 bis en sont exclues.

Ad article 18 : L'article est adapté en vue d'une meilleure lisibilité. La référence à l'énoncé des violations est supprimée, ceci à l'instar d'autres dispositions applicables en matière environnementale.

Ad article 19 : L'annexe I est adaptée conformément à la directive.

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

Exposé des motifs

Le règlement grand-ducal du 16 février 2005, tel que publié au Mémorial A No 23 du 28 février 2005, a transposé les annexes IV et V de la directive 2003/87/CE.

Il y a lieu de modifier et compléter lesdites annexes, en vue de transposer fidèlement les dispositions afférentes de la directive 2008 /101/CE, qui fait l'objet d'un projet de loi de transposition.

L'octroi de quotas aux exploitants se fait sur base d'un référentiel. Ce référentiel, sur base duquel les quotas à délivrer gratuitement sont répartis entre les exploitants, se base sur les parts de marché (en tonnes –kilomètres) en :

- 2010 pour l'année 2012 ;
- 2010 pour la période 2013 à 2017 ;
- 2015 pour la période démarrant en 2018.

Le volume des activités aériennes est calculé en tonnes –kilomètres à l'aide de la formule suivante :

Tonnes –kilomètres = distance x charge utile, dans laquelle :

- « distance » est la distance orthodromique entre l'aéroport de départ et l'aéroport d'arrivée, augmentée d'un facteur fixe supplémentaire de 95 km,
- « charge utile » est la masse totale du fret, du courrier et des passagers transportés.

Aux fins du calcul de la charge utile,

- le nombre de passagers est le nombre de personnes à bord, à l'exclusion des membres de l'équipage,
- les exploitants d'aéronefs peuvent appliquer soit la masse réelle, soit la masse forfaitaire pour les passagers et les bagages enregistrés figurant dans la documentation de base et centrage pour les vols concernés, soit une valeur par défaut de 100 kg pour chaque passager et ses bagages enregistrés.

Projet de règlement grand – ducal modifiant et complétant les annexes I et II du règlement grand –ducal du 16 février 2005 déterminant

- a) **les principes en matière de surveillance et de déclaration des émissions**
- b) **les critères de vérification des émissions**

en matière de système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre

Nous Henri, Grand – Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la loi modifiée du 23 décembre 2004

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

et notamment ses articles 15 et 16 ;

Vu les avis de la Chambre des Métiers, de la Chambre de Commerce, de la Chambre des Fonctionnaires et Employés Publics, de la Chambre d'Agriculture et de la Chambre des Salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de l'environnement et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

A r r ê t o n s :

Art. 1^{er}. L'annexe I, qui détermine les principes relatifs à la surveillance et à la déclaration des émissions, est modifiée et complétée comme suit :

- a) Le titre suivant est ajouté après le titre de l'annexe :

« Partie A- Surveillance et déclaration des émissions des installations fixes »

b) Le texte suivant est ajouté :

« Partie B : Surveillance et déclaration des émissions des activités aériennes

Surveillance des émissions de dioxyde de carbone

Les émissions sont surveillées au moyen de calculs. Elles sont calculées à l'aide de la formule suivante :

Consommation de carburant x facteur d'émission

La consommation de carburant comprend le carburant consommé par le groupe auxiliaire de puissance. Pour chaque vol, on utilise dans la mesure du possible la consommation réelle de carburant, calculée à l'aide de la formule suivante :

Quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol – quantité de carburant contenue dans les réservoirs de l'avion après l'embarquement du carburant nécessaire au vol suivant + carburant embarqué pour ce vol suivant.

En l'absence de données relatives à la consommation réelle de carburant, il convient d'utiliser une méthode par niveaux normalisée pour évaluer la consommation de carburant sur la base des meilleures informations disponibles.

Il y a lieu d'utiliser les facteurs d'émission par défaut issus des directives du CIEG de 2006 pour l'établissement des inventaires nationaux ou de leurs mises à jour ultérieures, à moins que les facteurs d'émission spécifiques (par activité) identifiés par des laboratoires indépendants accrédités employant des méthodes d'analyse reconnues ne soient plus précis. Le facteur d'émission pour la biomasse est égal à zéro.

Des calculs distincts sont effectués pour chaque vol et pour chaque carburant.

Déclaration des émissions

Chaque exploitant d'aéronef fait figurer les informations ci-après dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 15, paragraphe 2 de la modifiée du 23 décembre 2004

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

dénommée ci –après « LOI » :

A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment :

- nom de l'exploitant d'aéronef,
- Etat membre responsable,

- adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat membre responsable,
- numéros d'identification des avions et types d'avion utilisés, pendant la période couverte par la déclaration, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact, et
- nom du propriétaire de l'avion.

B. Pour chaque type de carburant pour lequel les émissions sont calculées :

- consommation de carburant,
- facteur d'émission,
- émissions cumulées globales résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- émissions cumulées résultant de :
 - * tous les vols réalisés pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant des aéronefs et qui sont partis d'un aéroport situé sur le territoire d'un Etat membre et arrivés dans un aéroport situé sur le territoire du même Etat membre,
 - * tous les autres vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- émissions agrégées résultant de tous les vols effectués pendant la période couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquels il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef :
 - * au départ de chaque Etat membre,
 - * à l'arrivée dans chaque Etat membre en provenance d'un pays tiers,
- degré d'incertitude.

Surveillance des données de tonnes-kilomètres aux fins des articles 5 quater et quinquies de la LOI

Aux fins des demandes d'allocation de quotas conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1 ou à l'article 5 quinquies, paragraphe 2, de la LOI, le volume des activités aériennes est calculé en tonnes –kilomètres à l'aide de la formule suivante :

Tonnes –kilomètres = distance x charge utile

dans laquelle :

« distance » est la distance orthodromique entre l'aéroport de départ et l'aérodrome d'arrivée augmentée d'un facteur fixe supplémentaire de 95 km,

« charge utile » est la masse totale du fret, du courrier et des passagers transportés

Aux fins du calcul de la charge utile,

- le nombre de passagers et le nombre de personnes à bord, à l'exclusion des membres de l'équipage,
- les exploitants d'aéronefs peuvent appliquer soit la masse réelle, soit la masse forfaitaire pour les passagers et les bagages enregistrés figurant dans la documentation de masse et centrage pour les vols concernés, soit une valeur par défaut de 100 kg pour chaque passager et ses bagages enregistrés.

Déclaration des données de tonnes –kilomètres aux fins des articles 5 quater et quinquies de la LOI

Chaque exploitant fait figurer les informations suivantes dans la déclaration qu'il communique conformément à l'article 5 quater, paragraphe 1, ou à l'article 5 quinquies, paragraphe 2 de la LOI :

A. Données d'identification de l'exploitant d'aéronef, et notamment :

- nom de l'exploitant d'aéronef,
- Etat membre responsable,
- adresse, avec indication du code postal et du pays et, le cas échéant, adresse de contact dans l'Etat membre responsable,
- numéros d'identification des avions et types d'avion utilisés, pendant la période couverte par la déclaration, pour effectuer les activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- numéro et autorité de délivrance de la licence de transporteur aérien et de la licence d'exploitation sous lesquelles ont été menées les activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquelles il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef,
- adresse, numéro de téléphone et de télécopieur, adresse électronique d'une personne de contact, et
- nom du propriétaire de l'avion.

B. Données de tonnes –kilomètres :

- nombre de vols par paire d'aérodromes,
- nombre de passagers – kilomètre par paire d'aérodromes,
- nombre de tonnes –kilomètre par paire d'aérodromes,
- méthode choisie pour le calcul de la masse des passagers et des bagages enregistrés,
- nombre total de tonnes –kilomètre pour tous les vols effectués pendant l'année couverte par la déclaration relevant des activités aériennes visées à l'annexe I de la LOI pour lesquels il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef. »

Art. 2. L'annexe II, qui détermine les critères de vérifications des émissions, est modifiée et complétée comme suit :

a) L'intitulé suivant est ajouté après le titre :

« **Partie A – Vérification des émissions des installations fixes** »

b) La partie B suivante est ajoutée :

« **Partie B – Vérification des émissions des activités aériennes** »

13. Les principes généraux et les méthodes définis dans la présente annexe s'appliquent à la vérification des déclarations d'émissions des vols relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I.

A cette fin :

- a) au paragraphe 3, la référence à l'exploitant doit être lue comme une référence à un exploitant d'aéronef, et au point c) de ce paragraphe, la référence à l'installation doit être lue comme une référence à l'aéronef utilisé pour effectuer les activités aériennes couvertes par la déclaration ;
- b) au paragraphe 5, la référence à l'installation doit être lue comme une référence à l'exploitant d'aéronef ;
- c) au paragraphe 6, la référence aux activités menées dans l'installation doit être lue comme une référence aux activités aériennes couvertes par la déclaration, qui sont menées par l'exploitant d'aéronef ;
- d) au paragraphe 7, la référence au site de l'installation doit être lue comme une référence aux sites utilisés par l'exploitant d'aéronef pour mener les activités aériennes couvertes par la déclaration ;
- e) aux paragraphes 8 et 9, les références aux sources d'émissions dans l'installation doivent être lues comme une référence à l'aéronef dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité ;
- f) aux paragraphes 10 et 12, les références à l'exploitant doivent être lues comme des références à un exploitant d'aéronef.

Dispositions complémentaires relatives à la vérification des déclarations d'émissions du secteur de l'aviation

14. Le vérificateur s'assure notamment que :

- a) tous les vols relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I de la LOI ont été pris en compte. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données sur les horaires et d'autres données de trafic de l'exploitant d'aéronef, et notamment des données demandées par l'exploitant d'aéronef à EUROCONTROL ;
- b) les données relatives à la consommation de carburant agrégée et les données sur les carburants achetés ou livrés d'une autre manière à l'aéronef effectuant l'activité aérienne sont cohérentes.

Dispositions complémentaires relatives à la vérification des données de tonnes –kilomètres soumises aux fins des articles 5 quater et quinquies de la LOI

15. Les principes généraux et les méthodes applicables lors de la vérification des déclarations d'émissions conformément à l'article 15, paragraphe 2, de la LOI, énoncés dans la présente annexe, doivent, le cas échéant, être également appliqués lors de la vérification des données de tonnes – kilomètres.

16. Le vérificateur doit notamment s'assurer que seuls ont été pris en compte dans la demande introduite par l'exploitant d'aéronef en vertu de l'article 5 quater, paragraphe 1, et de l'article 5 quinquies, paragraphe 2 de la LOI, les vols réellement effectués et relevant d'une activité aérienne visée à l'annexe I dont l'exploitant d'aéronef a la responsabilité. Pour mener à bien sa tâche, le vérificateur dispose des données de trafic de l'exploitant d'aéronef, et notamment des données demandées par cet exploitant à EUROCONTROL. Le vérificateur doit en outre s'assurer que la charge utile déclarée par l'exploitant d'aéronef correspond à celle figurant dans le registre tenu par cet exploitant à des fins de sécurité. »

Art.3 . Notre Ministre de l'Environnement est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.