



PROJET DE LOI

portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable

ETUDE D'IMPACT

5 mars 2013

Sommaire

I. Dispositions législatives relatives à la transposition de la directive 2012/18/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, modifiant puis abrogeant la directive 96/82/CE du Conseil.

1. Éléments contextuels et diagnostic
2. Objectifs poursuivis
3. Options possibles et nécessité de légiférer
4. Analyse des impacts
5. Consultations menées
6. Mise en œuvre

II. Dispositions législatives relatives aux mesures d'application nationales de textes européens concernant la mise sur le marché des substances et produits biocides.

1. Éléments contextuels et diagnostic
2. Objectifs poursuivis
3. Options possibles et nécessité de légiférer
4. Analyse des impacts
5. Consultations menées
6. Mise en œuvre

III. Dispositions législatives relatives à la transposition de textes européens concernant la mise sur le marché des produits et équipements à risques et à leur surveillance.

1. Éléments contextuels et diagnostic
2. Objectifs poursuivis
3. Options possibles et nécessité de légiférer
4. Analyse des impacts
5. Consultations menées
6. Mise en œuvre

IV. Dispositions relatives aux sociétés vétérinaires

1. Diagnostic
2. Objectifs poursuivis par le projet de loi
3. Présentation des options possibles
4. Analyse des impacts
5. Les consultations menées avant la saisine du Conseil d'État
6. La liste prévisionnelle des textes d'application nécessaires

V. Prise en compte du changement du statut de Saint-Barthélemy au sein de l'Union européenne, le 1^{er} janvier 2012.

1. Le diagnostic : l'incidence du changement de statut de Saint-Barthélemy au sein de l'Union européenne intervenu le 1^{er} janvier 2012 sur le droit du transport aérien en vigueur dans cette

collectivité

2. L'objectif poursuivi par la mesure législative proposée
3. Le recensement des options possibles et le motif du recours à une disposition législative
4. Examen des différents impacts de la disposition envisagée
5. La mise en œuvre de la disposition n'appelle pas l'intervention de mesures d'application spécifique

VI. Transposition de la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures.

1. Diagnostic
2. Objectifs poursuivis par le projet de loi
3. Présentation de l'option envisagée
4. Analyse des impacts
5. Les consultations menées avant la saisine du Conseil d'État (obligatoires ou non), ainsi que le sens des avis
6. La liste prévisionnelle des textes d'application nécessaires

VII. Transposition de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE.

1. Diagnostic / État des lieux / Nécessité de l'intervention
2. Description des objectifs poursuivis
3. Sur la nécessité de légiférer
4. Présentation et analyse des impacts des dispositions envisagées
5. Présentation des consultations menées
6. Mesures de mise en œuvre et modalités d'application

VIII. Suppression du régime de l'autorisation administrative pour les services de transport occasionnel effectués par des véhicules n'excédant pas neuf places, y compris le conducteur, en application de l'article 49 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

1. État des lieux/objectif/justification de la disposition
2. Présentation des dispositions envisagées
3. Impacts
4. Présentation des consultations menées
5. Modalités de mise en œuvre
6. Application Outre-mer

IX. Transposition de la directive 2011/82/UE du parlement européen et du conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

1. Diagnostic
2. Définition des objectifs poursuivis
3. Recensement des options possibles en dehors de l'intervention d'une règle de droit nouvelle et les motifs du recours à une nouvelle législation
4. Examen des différentes incidences prévisibles du dispositif envisagé
5. Consultations menées
6. Modalités de mise en œuvre de la réforme

X. Ratification et modification de l'ordonnance n° 2011-504 du 9 mai 2011 portant codification de la partie législative du code de l'énergie.

1. Présentation de la situation : l'objet de l'ordonnance du 9 mai 2011
2. Les modifications du droit en vigueur insérées dans le projet de loi de ratification : modifications de forme ou visant à l'amélioration de la codification à droit constant
3. Les modifications du droit en vigueur insérées dans le projet de loi de ratification : une modification de fond, présentation et impacts

XI. Transposition de l'article 8 de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE.

1. Éléments contextuels
2. Présentation des dispositions envisagées
3. Impacts
4. Présentation des consultations à mener
5. Modalités de mise en œuvre
6. L'application outre-mer

XII. Transposition de la directive 2009/119/CE du 14 septembre 2009 faisant obligation aux États membres de maintenir un niveau minimal de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers.

1. Diagnostic
2. Objectifs poursuivis par le projet de loi
3. Présentation de l'option envisagée
4. Analyse des impacts
5. Les consultations menées avant la saisine du Conseil d'État (obligatoires ou non), ainsi que le sens des avis
6. La liste prévisionnelle des textes d'application nécessaires

Annexe I : Conditions d'application outre-mer

Annexe II : Liste des consultations obligatoires

Annexe III : Dispositions transitoires

Annexe IV : Description des modifications de forme ou visant à l'amélioration de la codification à droit constant insérées à l'article 28 du projet de loi

I. Dispositions législatives relatives à la transposition de la directive 2012/18/UE du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2012 concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, modifiant puis abrogeant la directive 96/82/CE du Conseil

1. Éléments contextuels et diagnostic

1.1 État du droit européen

La législation mise en place par l'Union européenne (UE) vise à prévenir les accidents majeurs impliquant des substances dangereuses ou du moins à en réduire les conséquences. La directive 96/82/CE du 9 décembre 1996, dite Seveso 2, s'applique ainsi aux établissements industriels présentant les plus grands potentiels d'accident majeur en cas de dysfonctionnement, compte tenu des substances chimiques qui y sont présentes (1200 établissements en France dans le périmètre actuel de la directive).

En application de ce principe, l'État et les entreprises ont l'obligation d'identifier les risques associés à certaines activités industrielles dangereuses et plus précisément aux substances dangereuses qu'elles impliquent, et de prendre les mesures nécessaires pour y faire face. Les « bonnes pratiques » ainsi consacrées en matière de gestion des risques sont : l'introduction de dispositions sur l'utilisation des sols afin de réduire les conséquences des accidents majeurs, la prise en compte des aspects organisationnels de la sécurité, l'amélioration du contenu du rapport de sécurité, le renforcement de la participation et de la consultation du public.

Cette directive opère également une distinction entre les établissements dits seuil haut – qui ont sur leur site des substances en grande quantité et ont des obligations en conséquence – et les établissements dits seuil bas, pour de moindres quantités de substances. La liste des substances concernées, et des seuils qui leur sont applicables est fixée à l'annexe I de la directive.

La directive 2012/18/UE du 4 juillet 2012, dite Seveso 3, refond la directive actuellement en vigueur. Elle doit être transposée en droit national au plus tard le 31 mai 2015 et entrera en vigueur le 1^{er} juin 2015.

Cette révision avait pour objectif premier d'aligner la liste des substances concernées par la directive sur le nouveau système de classification des substances dangereuses du règlement sur la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances dangereuses, dit règlement CLP, qui remplacera progressivement le système actuel d'ici le 1^{er} juin 2015. Ce règlement établit de nouvelles méthodes de classification des substances, certaines plus souples, d'autres plus sévères que dans le régime antérieur, et crée de nouvelles dénominations de dangers. Le champ d'application de la directive Seveso 3 a donc été entièrement redéfini, sur la base de ces données nouvelles. Un mécanisme de dérogation a été créé au niveau européen pour permettre à des secteurs industriels manipulant des substances concernées par Seveso 3 mais qui ne présenteraient pas de risque d'accident majeur de pouvoir bénéficier d'assouplissements, s'il s'avérait que le nouveau champ d'application inclut de façon involontaire des sites sans enjeux. Ainsi la commission pourra être saisie de demande de dérogation pour des secteurs sans enjeux. Une telle dérogation ne peut être accordée directement par l'État membre. Un nombre d'établissements sensiblement équivalent à la situation actuelle sera concerné par la directive.

Par ailleurs, en dehors de ces modifications d'ordre technique, la directive Seveso 3 crée de nouvelles obligations pour les sites industriels, notamment la constitution d'un vivier d'informations sur Internet reprenant les principales données-clés (nature des substances stockées sur les sites et les risques associés, les comportements à adopter en cas d'urgence, la date de la dernière inspection et le lieu où on peut se procurer le compte-rendu, les coordonnées des personnes

publiques en charge des plans d'urgence, etc) ou la mise à jour de certains documents prouvant la bonne gestion des risques (politique de prévention des accidents majeurs, etc). Cette directive conserve bien les mêmes principes juridiques et administratifs que la directive qui est aujourd'hui en vigueur.

1.2 État du droit français

La transposition des directives Seveso (directive 96/82/CE du 17 juin 1982) et Seveso 2 s'est effectuée au travers de plusieurs lois et décrets, notamment :

- Code de l'environnement – partie législative – Livre V (prévention des pollutions, des risques et des nuisances) – Titre I (installations classées pour la protection de l'environnement).
- Code de l'environnement – partie réglementaire – Livre V (prévention des pollutions, des risques et des nuisances) – Titre I (installations classées pour la protection de l'environnement).
- Loi n°78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal.
- Loi n°2003-699 du 30 juillet 2003 relative à la prévention des risques technologiques et naturels et à la réparation des dommages.
- Loi n°2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile.
- Décret n°2005-1158 du 13 septembre 2005 relatif aux plans particuliers d'intervention concernant certains ouvrages ou installations fixes et pris en application de l'article 15 de la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile.
- Arrêté du 10 mai 2000 relatif à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances ou des préparations dangereuses présentes dans certaines catégories d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation.
- Arrêté du 5 janvier 2006 relatif aux informations nécessaires à l'élaboration du plan particulier d'intervention, pris en application de l'article 4 du décret no 2005-1158 du 13 septembre 2005.
- Arrêté du 5 janvier 2006 relatif à la consultation du public sur le projet de plan particulier d'intervention de certaines installations, pris en application de l'article 8-II du décret no 2005- 1158 du 13 septembre 2005.
- Arrêté du 10 mars 2006 relatif à l'information des populations pris en application de l'article 9 du décret no 2005-1158 du 13 septembre 2005.

Les principales dispositions de la directive ont donc déjà été transposées. Mais certaines d'entre elles, qui ressortent du niveau législatif, l'ont été au travers de décrets ou d'arrêtés, faute de vecteur législatif adapté lors de la transposition. La mise en œuvre des obligations des exploitants a été édictée au niveau réglementaire. C'est par exemple le cas de l'obligation d'élaboration d'un système de gestion de la sécurité ou d'un plan d'opération interne. Cette anomalie juridique porte préjudice tant à l'État qu'aux industriels et doit être corrigée.

D'autre part, la directive Seveso 3 crée de nouvelles obligations, qui devront être intégrées dans les textes nationaux, au niveau législatif. Est ainsi créée pour les exploitants la nécessité de mettre en

place une politique de prévention des accidents majeurs qui consiste en un système d'assurance qualité comprenant des éléments en matière de prévention, d'adaptation continue au progrès en matière de sécurité, d'implication des dirigeants et de communication en matière de sécurité.

Il est de ce fait impératif d'adapter les dispositions législatives du code de l'environnement.

2. Objectifs poursuivis

Les objectifs de ce projet de loi visent à répondre aux constats soulignés dans la partie I.

Plus précisément, ce projet de loi permettra de :

- transposer au niveau adéquat les dispositions des directives citées, notamment les dispositions relevant du niveau législatif qui avaient été transposées au niveau réglementaire (définition du champ d'application, obligations imposées aux entreprises d'élaboration d'un système de gestion de la sécurité, d'un plan d'opération interne, d'une politique de prévention des accidents majeurs ...)
- mettre en conformité certaines définitions et terminologies avec celles de la directive Seveso 3.
- intégrer les dispositions de la directive Seveso 3 créant de nouvelles obligations (notamment l'obligation, pour les exploitants, de mise à jour tous les 5 ans de la politique de prévention des risques majeurs).
- clarifier et améliorer la lisibilité des dispositions relatives à la prévention des risques d'accidents majeurs impliquant des substances dangereuses, notamment par la création d'une section spécifique dans le code de l'environnement et par une mise à jour de la numérotation y afférente.

3. Options possibles et nécessité de légiférer

Dans le contexte de la transposition de la directive Seveso 3, certaines dispositions sont de nature à imposer de nouvelles obligations aux exploitants d'établissements concernés par ces mesures de prévention des risques industriels. De telles obligations doivent être prévues par la loi.

De plus, certaines obligations auraient déjà dû être prévues au niveau législatif lors de la transposition des directives précédentes. Un certain nombre de ces dispositions restant inchangées, il s'avère désormais nécessaire de toiletter et d'actualiser l'ensemble des textes du code de l'environnement liés aux mesures de prévention des accidents majeurs impliquant des substances dangereuses.

4. Analyse des impacts

4.1 Impacts juridiques

Le projet de loi vise à modifier le code de l'environnement, en créant notamment de nouvelles dispositions au niveau législatif. Ainsi, le champ d'application de la réglementation relative à la prévention des accidents majeurs impliquant des substances dangereuses sera étendu, les dispositions relatives aux établissements dits seuil bas étant désormais du niveau de la loi.

Par ailleurs, certaines dispositions des codes existants devront être mises à jour afin de prendre en compte la nouvelle structure et la nouvelle numérotation du code de l'environnement introduites par le projet de loi.

4.2 Impacts économiques

Compte tenu du fait que les principes généraux prévus par les directives Seveso précédentes sont déjà traduits dans la réglementation en vigueur, les impacts économiques du projet de loi seront faibles pour les sociétés qui respectent déjà cette réglementation. Des surcoûts de 4000 à 5000 euros par site pourraient cependant être générés par l'obligation nouvelle de mise à jour périodique de la politique de prévention des accidents majeurs.

Pour les établissements nouvellement concernés par cette réglementation (de l'ordre de 200 sites), en raison notamment des modifications apportées par le projet de loi au champ d'application des mesures de prévention des risques industriels, des coûts supplémentaires seront inévitables pour se mettre en conformité avec les obligations leur incombant du fait de leur nouveau classement. Néanmoins, la disparité des sites tant en matière de process de fabrication qu'en matière de nature des produits mis en cause ne permet pas un chiffrage précis de la disposition. Le coût serait, dans tous les cas, inférieur 100.000€ par établissement. Ces surcoûts devraient être compensés par le fait qu'un nombre à peu près équivalent d'établissements devrait sortir du champ d'application.

Enfin, concernant les collectivités locales, celles-ci n'étant pas concernées directement par ce corpus législatif, l'impact sera nul.

4.3 Impacts sociaux

L'adoption de ce projet de loi permettra de renforcer et d'améliorer l'information du public sur les mesures de prévention des risques industriels, de nouvelles informations étant obligatoirement mises à disposition par voie électronique, et régulièrement mises à jour. La protection des populations sera également renforcée par des dispositions du projet de loi, telle que la mise à jour régulière de certains documents nécessaires pour une bonne gestion du risque. Enfin, la création d'une section spécifique pour les dispositions relatives aux établissements présentant des risques d'accidents majeurs va dans le sens d'une meilleure lisibilité et d'une simplification juridique, vecteurs d'une amélioration de l'accès au droit.

4.4 Impacts environnementaux

Les impacts environnementaux liés à ce projet de loi concernent la prévention des pollutions accidentelles et des risques. Elle devrait être renforcée par les dispositions nouvelles visant à une meilleure gestion des risques et à une meilleure information des populations.

Cependant, si le champ d'application des mesures de prévention des risques d'accidents majeurs est bien impacté, ce sont avant tout les critères de sa définition qui sont modifiés. Le nombre total d'établissements concernés devrait rester identique à aujourd'hui.

4.5 Conditions d'application en outre-mer

Ce projet de loi ne prévoit pas de dispositions particulières d'application aux départements et territoires d'outre-mer.

5. Consultations menées

Ce projet de loi a été soumis le 20 décembre 2012 pour avis (non requis sur un plan juridique) au Conseil Supérieur de la Prévention des Risques Technologiques.

6. Mise en œuvre

Il est prévu une entrée en vigueur de ce projet de loi au 1^{er} juin 2015 pour les articles 1 à 4 afin d'articuler correctement l'entrée en vigueur des dispositions de transposition de la directive Seveso 3 avec l'entrée en vigueur du règlement n° (CE) 1272/2008 du 31 décembre 2008 relatif à la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances dangereuses (règlement CLP). Cette date permet également de laisser suffisamment de temps d'adaptation aux exploitants d'industries nouvellement concernées par le champ d'application de ce projet de loi.

Pour l'article 5 du projet de loi, qui modifie l'article L 513-1 du code de l'environnement relatif au « droit d'antériorité », une entrée en vigueur est prévue dès la publication de la loi afin de combler le vide juridique actuellement existant.

Les moyens affectés à la mise en œuvre des dispositions de ce projet de loi et des textes qui seront pris pour son application seront pris sur le programme 181. Le seul coût direct de cette transposition consiste dans la mise place d'un système de reporting à commission des quantités de produits et substances relevant de la directive et soumis à recensement. Le coût de cette application (logiciel de télé déclaration) est estimé à 150.000 €

En matière de d'ETP et sous réserve du maintien globale des effectifs affecté à la surveillance de ce type d'installation, la transposition ne nécessite pas d'ETP supplémentaires.

II. Dispositions législatives relatives aux mesures d'application nationales de textes européens relatifs à la mise sur le marché des substances et produits biocides et articles traités par ces produits

1. Éléments contextuels et diagnostic

1.1 État du droit européen

La législation mise en place par l'Union européenne (UE) vise à assurer la libre circulation des substances et produits biocides tout en mettant en place un niveau élevé de protection du consommateur et de l'environnement.

Pour ce faire, l'UE a adopté la directive 98/8/CE concernant la mise sur le marché des produits biocides le 16 février 1998.

La directive 98/8/CE précitée a établi de nouvelles règles en matière d'approbation de substances actives biocides et d'autorisation de mise sur le marché des produits biocides les contenant.

La procédure comprend deux volets :

- une autorisation au niveau européen, après évaluation par un État membre de référence et revue par les pairs de cette évaluation, des substances actives inscrites au programme d'examen fixé par le règlement 1451/2007, dit « programme d'examen ». Dans le cadre de cette évaluation sont vérifiés l'efficacité de la substance pour le type d'usage envisagé, ainsi que l'acceptabilité des risques environnementaux et sanitaires. L'approbation d'une substance active mène à l'adoption d'une directive d'inscription amendant l'annexe I de la directive 98/8/CE. Dans le cas où les États membres et la Commission décident de ne pas autoriser une substance au titre de la directive 98/8/CE, une décision de non inscription est prise par la Commission.
- une autorisation de mise sur le marché (AMM) nationale des produits biocides contenant ces substances. Dans les quatre ans suivant l'approbation d'une substance active, aucun produit biocide ne peut être mis sur le marché sans AMM, délivrée par chaque Etat membre après évaluation spécifique des risques et de l'efficacité du produit. A titre dérogatoire, les produits déjà sur le marché doivent simplement avoir fait l'objet d'un dépôt de demande d'AMM dans les deux ans suivant l'approbation de la substance pour pouvoir demeurer sur le marché jusqu'à la fin du traitement de la demande d'AMM.

Actuellement, 53 substances ont été approuvées pour au moins un usage au niveau européen, 271 substances étant encore en cours d'évaluation. Les dispositions générales de la directive 98/8/CE n'ont pas permis d'assurer une harmonisation totale des pratiques européennes, notamment concernant les exigences nationales d'évaluation des produits. De nombreuses questions demeurent de plus en suspens, notamment concernant les frontières avec d'autres réglementations ou le statut de produits spécifiques, par exemple tous les produits biocides générés in-situ, et plusieurs décisions nécessaires d'harmonisation ne font actuellement l'objet que de lignes directives ou de gentlemen agreement entre les États membres.

1.2 État du droit français

La transposition de la directive 98/8/CE a été effectuée essentiellement au travers des articles L.522-1 à L.522-19 du code de l'environnement, des articles R. 522-1 à R.522-47 du code de l'environnement et de l'arrêté du 19 mai 2004.

La directive 98/8/CE prévoit de plus que les États membres peuvent continuer d'appliquer leurs dispositions nationales aux produits dont les substances actives n'ont pas fait l'objet d'une décision (d'inscription ou de non inscription). Plusieurs dispositions nationales demeurent donc et

notamment :

- l'obligation de déclaration des produits biocides mis sur le marché avant leur mise sur le marché,
- l'obligation de déclaration des quantités de produit biocide mises sur le marché,
- la procédure d'autorisation de mise sur le marché pour les produits biocides relevant de certains usages des types de produit désinfectant, rodenticides et insecticides. Cette disposition est encadrée par la loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.

2. Objectifs poursuivis

Ce projet de loi vise à introduire les mesures nationales prévues par le règlement 528/2012 et à supprimer celles actuellement applicables sous le régime de la Directive 98/8/CE. Il maintient de plus les dispositions nationales applicables aux produits dont les substances n'ont pas encore fait l'objet d'une décision. Il prévoit enfin l'introduction des procédures nécessaires pour le traitement des demandes d'autorisation de mise sur le marché de produit et d'approbation de substance, procédure rendue nécessaire par la séparation, en France, du rôle d'évaluateur, qui revient à l'agence nationale de sécurité sanitaire (ANSES) et de celui de décideur (qui appartient au MEDDE).

Le règlement 528/2012 introduit notamment les nouvelles dispositions suivantes :

- le transfert à l'Agence européenne des produits chimiques (ECHA) et le renforcement du rôle de coordination de l'évaluation des substances actives biocides. Ce renforcement, dont le coût sera couvert par la création de redevances payées directement par les requérants à l'ECHA, permettra une plus grande harmonisation des pratiques tout en accélérant l'évaluation des substances actives biocides.
- la création d'une autorisation de mise sur le marché délivrée au niveau européen : cette disposition permettra une mise sur le marché de produits dans les 27 États membres sans passer par les systèmes d'autorisation nationaux. Certains types de produits sont néanmoins exclus de cette possibilité.
- l'introduction de nouvelles obligations pour les articles traités par des produits biocides, notamment interdiction de mise sur le marché d'articles traités avec des substances actives interdites et obligations d'étiquetage.
- Diverses procédures visant à l'harmonisation des systèmes d'autorisation nationaux.

3. Options possibles et nécessité de légiférer

Ce règlement nécessite d'adopter des mesures nationales, de supprimer les dispositions précédemment applicables dans le régime de la Directive 98/8/CE et de maintenir les dispositions applicables sous le régime transitoire.

Dans la mesure où les dispositions précédemment applicables doivent être supprimées, où des sanctions nouvelles doivent être prévues pour les nouvelles dispositions du règlement 528/2012/CE, et par parallélisme avec les mesures prises pour l'application du règlement 1107-2009, des dispositions législatives s'imposent.

4. Analyse des impacts

4.1 Impacts juridiques

Le projet de loi sera codifié dans le code de l'environnement. Son adoption nécessitera la révision du décret en Conseil d'État pris pour transposition de la directive 98/8/CE.

L'adoption de cette législation ne devrait pas donner lieu à une notification spécifique en application de la directive 98/34/CE notamment s'agissant d'une poursuite du régime transitoire et de mesures d'application strictes d'un règlement européen.

4.2 Impacts économiques

Plus de 26 000 produits biocides sont actuellement mis sur le marché français, dont moins de 200 ont aujourd'hui fait l'objet d'une autorisation de mise sur le marché national au titre de la directive 98/8/CE.

Les dispositions du règlement 528/2012/CE ainsi que les dispositions prises pour son application dans ce projet de loi, devraient avoir des conséquences économiques variées :

- l'introduction d'une autorisation de mise sur le marché valable sur l'ensemble du territoire européen permettra des gains économiques significatifs pour les produits mis sur le marché dans plusieurs États membres. Selon certains acteurs économiques, cette disposition s'avérera rentable lorsque le produit est mis sur le marché dans plus de 17 États membres.
- le renforcement du rôle de coordinateur de l'évaluation des substances actives confié à l'ECHA permettra d'une part une accélération de l'évaluation des substances actives, limitant les dispositions transitoires, mais s'accompagnera de l'introduction d'une redevance supplémentaire significative (jusqu'à 120 000 € supplémentaires par substance active).
- l'élargissement des dispositions du règlement aux articles traités devrait avoir un impact économique qui demeure malgré tout difficile à évaluer : en effet, le champ des articles traités visés par les dispositions du règlement sont encore en débat entre les États membres. En fonction de l'ambition du champ retenu, les obligations d'étiquetage pourraient couvrir de très nombreux produits. Toutefois, l'obligation d'importation d'articles traités avec des substances actives interdites permettra aussi de rééquilibrer les règles entre les opérateurs européens et les importateurs.
- Les dispositions visant à supprimer la pratique commune actuelle des « Free riders » permettront d'imposer les mêmes règles du jeu à tous les acteurs.

Du fait des temps d'évaluation, plusieurs acteurs économiques mettent sur le marché des substances actives alors qu'ils n'ont pas déposé de dossier pour l'évaluation de cette substance active (SA), profitant du fait que leur concurrent a déposé un tel dossier et qu'une substance listée au programme d'examen peut être mise sur le marché librement en attendant la fin de son évaluation et son autorisation, processus qui peut prendre jusqu'à 10 ans. Tout acteur économique peut donc commercialiser une substance en cours d'évaluation sans avoir à déboursier les 400 000 euros (en moyenne : frais administratifs et frais d'étude) que coûte l'évaluation d'une substance active. Cette situation est très générale et plusieurs sociétés s'en sont plaintes auprès des pouvoirs publics, par exemple dans le cas où elles avaient acheté les données d'une substance et estimaient que des concurrents la commercialisaient sans avoir acheté ces données. Cette pratique place en effet certains opérateurs, souvent européens, dans une situation concurrentielle défavorable, souvent par rapport à des importateurs.

Le règlement imposera à tout metteur sur le marché d'avoir déposé un dossier d'approbation de substance ou de disposer d'un droit d'accès à un dossier : en 2015 (article 95 du règlement), un metteur sur le marché d'un produit biocide (en période transitoire ou pas) ne pourra s'approvisionner

en SA que chez les fournisseurs de SA qui auront démontré au préalable que leur SA est équivalente à celle évaluée dans le programme d'examen et dont l'accès aux données aura été démontré.

4.3 Impacts sociaux

L'adoption de ce projet de loi et la révision du décret d'application qui s'en suivra permettra d'améliorer la protection des consommateurs, notamment du fait de l'élargissement de certaines obligations aux articles traités auxquels les consommateurs sont exposés.

4.4 Impacts environnementaux

Les dispositions environnementales du règlement 528/2012/CE sont équivalentes à celles prévues par la directive 98/8/CE. Des dispositions supplémentaires sont néanmoins prévues pour suivre la mise sur le marché de produits biocides à l'état nanoparticulaire.

4.5 Conditions d'application en outre-mer

L'option consistant à prévoir des dispositions spécifiques à Mayotte (jusqu'au 1er janvier 2014) et Saint-Pierre-et-Miquelon, selon lesquelles à chaque fois qu'il est fait référence au Règlement (UE) n° 528/2012 du 22 mai 2012 dans les nouveaux articles L. 522-1 à L. 522-17 du code de l'environnement, sont en fait visées « les règles applicables en métropole en vertu du règlement n° (...), conformément aux dispositions retenues dans les hypothèses équivalentes dans le code des transports, pourrait présenter l'avantage de préserver l'unité du code de l'environnement.

5. Consultations menées

Les consultations menées ont été de nature interministérielle, aucune consultation autre n'étant obligatoire. Le projet a toutefois été présenté en Commission des Produits Chimiques et Biocides, lors de la séance de décembre 2012. Les autres consultations des parties prenantes ont été menées par la Commission européenne.

6. Mise en œuvre

Il est prévu une entrée en vigueur de ce projet de loi au 1^{er} septembre 2013 conformément aux dispositions d'entrée en vigueur du règlement 528/2012/CE.

Les moyens affectés à la mise en œuvre des dispositions de ce projet de loi et des textes qui seront pris pour son application seront pris sur le programme 181.

III. Dispositions législatives relatives à la transposition de textes européens relatifs à la mise sur le marché des produits et équipements à risques et à leur surveillance

1. Éléments contextuels et diagnostic

1.1 État du droit européen

La législation mise en place par l'Union européenne (UE) vise à assurer la libre circulation des produits tout en mettant en place un niveau élevé de protection du consommateur. L'UE a adopté en 2008 un « paquet » législatif comprenant deux instruments complémentaires :

- le règlement (CE) n° 765/2008 relatif à l'accréditation et à la surveillance du marché
- la décision n° 768/2008/CE relative à un cadre commun pour la commercialisation des produits. Diverses directives « sectorielles » sont venues par ailleurs compléter ce dispositif.

Le règlement précité a établi de nouvelles règles en matière d'accréditation (outils pour l'évaluation de la compétence des organismes d'évaluation de la conformité), ainsi que des exigences concernant l'organisation et la réalisation des activités de surveillance du marché et de contrôle des produits provenant de pays tiers. Ces règles s'appliquent directement dans tous les États membres depuis le 1^{er} janvier 2010. Ce règlement prévoit notamment que les États membres organisent et réalisent une surveillance du marché qui assure que les produits susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité des utilisateurs ou qui ne sont pas conformes aux exigences définies dans la législation communautaire sont retirés, interdits ou font l'objet de restrictions quant à leur mise à disposition sur le marché. Ainsi, les autorités de surveillance du marché doivent garantir que des mesures efficaces puissent être prises à l'égard de toute catégorie de produits soumise à cette législation en cas de non-conformité. Ces structures doivent ainsi disposer des pouvoirs suivants, définis aux articles 16 et 19.2 du règlement (CE) n° 765/2008 :

- A. Ordonner le retrait, interdire la commercialisation, restreindre la mise sur le marché d'un produit ;
- B. Exiger des opérateurs économiques la transmission de documents ;
- C. Pénétrer dans les locaux des opérateurs économiques ;
- D. Prélever des échantillons de produits ;
- E. Détruire ou rendre inutilisables les produits qui présentent un risque grave.

Le règlement prévoit également que les États membres puissent rappeler les produits qui présentent un risque grave et prendre des sanctions relatives aux infractions aux dispositions du règlement.

La décision susmentionnée définit, quant à elle, un cadre commun pour la législation d'harmonisation de l'Union applicable aux produits. Ce cadre prévoit des dispositions couramment employées dans la législation européenne sur les produits (définitions, obligations incombant aux opérateurs économiques, règles concernant les organismes notifiés, mécanismes de sauvegarde, etc.). Ces dispositions communes ont été consolidées avec le « paquet » législatif pour assurer que les directives puissent être mises en œuvre et appliquées plus efficacement dans la pratique. De nouveaux aspects, notamment les obligations incombant aux importateurs, ont ainsi été ajoutés.

Les dispositions de cette décision et de ce règlement sont complémentaires. La décision définit les obligations à respecter par les opérateurs économiques et les organismes notifiés pour permettre aux autorités de surveillance du marché et aux autorités dont relèvent les organismes notifiés d'accomplir comme il se doit les tâches qui leur sont dévolues par le règlement, ainsi que pour garantir une application efficace et cohérente de la législation de l'Union européenne relative aux produits.

Ce « paquet » législatif s'accompagne de diverses directives « sectorielles » visant à définir les exigences essentielles de sécurité s'appliquant aux différents produits soumis à cette législation. Les directives suivantes font notamment partie de ces directives sectorielles :

- Directive 93/15/CEE du Conseil du 5 avril 1993 relative à l'harmonisation des dispositions concernant la mise sur le marché et le contrôle des explosifs à usage civil
- Directive n° 94/9/CEE du Parlement européen et du Conseil, du 23 mars 1994, concernant le rapprochement des législations des États membres pour les appareils et les systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphères explosibles ;
- Directive n° 97/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 mai 1997 relative au rapprochement des législations des États membres concernant les équipements sous pression;
- Directive n° 2007/23/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 mai 2007 relative à la mise sur le marché d'articles pyrotechniques ;
- Directive n° 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009 relative aux récipients à pression simples ;
- Directive n° 2009/142/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 novembre 2009 concernant les appareils à gaz ;
- Directive n° 2010/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 16 juin 2010 relative aux équipements sous pression transportables et abrogeant les directives du Conseil 76/767/CEE, 84/525/CEE, 84/526/CEE, 84/527/CEE et 1999/36/CE.

1. 2 État du droit français

La transposition du « paquet » législatif et des directives sectorielles s'est effectuée au travers de plusieurs lois et décrets, notamment :

- Loi n° 571 du 28 octobre 1943 relative aux appareils à pression de vapeur employés à terre et aux appareils à pression de gaz employés à terre ou à bord des bateaux de navigation intérieure
- Loi du 15 février 1941 relative à l'organisation de la production, du transport et de la distribution du gaz
- Décret n°63 du 18 janvier 1943 modifié portant règlement sur les appareils à pression de gaz
- Décret n°99-1046 du 13 décembre 1999 relatif aux équipements sous pression
- Décret n°2001-386 du 3 mai 2001 modifié relatif aux équipements sous pression transportables.
- Décret n° 2010-455 du 4 mai 2010 relatif à la mise sur le marché et au contrôle des produits explosifs et transposant les directives 93/15/CEE et 2007/23/CE ;
- Décret n°96-1010 du 19 novembre 1996 relatif aux appareils et aux systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphère explosible

Ces textes reprennent quelques dispositions se rapprochant des dispositions des textes européens de 2008 mais la majorité des exigences ne sont actuellement pas prises en compte dans la législation nationale (notamment certaines définitions, les obligations incombant aux opérateurs économiques et aux organismes habilités).

Enfin, concernant les transpositions des directives, certaines n'ont pu être réalisées que partiellement au travers de décrets, faute de vecteur législatif adapté lors de la transposition. C'est le

cas de la directive 2007/23/CE.

Problématique

Différentes problématiques sont ainsi liées au « paquet » adopté par l'UE.

En premier lieu, faute de vecteur législatif adapté, certaines dispositions, dont les pouvoirs prévus par le règlement, ne peuvent actuellement pas être appliquées sur le territoire national pour certains des produits soumis à la législation européenne. Ainsi, les autorités de surveillance du marché ne disposent pas de l'ensemble des pouvoirs qui devraient leur être dévolus (pénétrer dans les locaux des opérateurs économiques, prélever des échantillons de produits, détruire les produits, etc.). De même, les objectifs fixés par l'UE en termes d'obligations des opérateurs économiques visant à assurer un haut niveau de sécurité des produits mis sur le marché ne peuvent pas être respectés actuellement faute de prise en compte dans la législation nationale.

Ce manque de bases législatives du système actuel de contrôle et de surveillance du marché des produits et équipements à risques ne permet pas la mise en œuvre de sanctions proportionnées et adaptées aux types de risques et de comportements rencontrés. Cela a pour effet de fragiliser l'action des autorités de surveillance du marché qui en devient moins efficiente.

Par ailleurs, la transposition de certaines directives uniquement au niveau réglementaire a conduit à une transposition partielle des dispositions.

Ainsi, dans un contexte où il est régulièrement constaté la présence de produits non conformes sur le marché, voire dangereux, et, par conséquent, une certaine perte de confiance dans le marquage CE, la France ne dispose pas d'un corpus législatif lui permettant de répondre à ces problématiques.

Enfin, ces lacunes dans la prise en compte de la législation européenne placent la France en défaut de transposition vis-à-vis de la Commission européenne.

2. Objectifs poursuivis

Les objectifs de ce projet de loi visent à répondre aux constats soulignés dans la partie I.

Ainsi, il permettra de :

- achever la transposition des directives sectorielles citées précédemment dans la législation nationale et notamment les dispositions relevant d'un niveau législatif qui n'avaient pu être transposées jusqu'à présent (obligations imposées aux entreprises et aux personnes, niveaux de sanctions, etc.) ;
- harmoniser et clarifier les textes relatifs aux différents produits dont la surveillance relève des compétences du ministère du développement durable en instaurant une loi applicable à l'ensemble de ceux-ci ;
- intégrer les dispositions permettant de mettre en œuvre les pouvoirs prévus par le règlement et notamment donner une base légale aux contrôles et prélèvements actuellement effectués en surveillance du marché, servant de preuves pour constater les infractions pénales ;
- permettre aux agents habilités d'exercer les contrôles sur les lieux de stockage et de fabrication, notamment dans le cas où ces installations ne sont pas soumises à la législation des installations classées ;
- intégrer les dispositions de la décision relatives aux obligations des opérateurs économiques et des organismes habilités ;
- améliorer globalement l'action de l'État dans le domaine de la sécurité des produits et équipements à risques.

Il est prévu que ce projet de loi soit codifié dans le code de l'environnement dans un chapitre

spécifique. Il s'accompagnera de la révision des décrets susvisés et de leur éventuelle codification.

Il permettra enfin à la France de se mettre en conformité par rapport à l'obligation de transposer l'ensemble des textes du « paquet » législatif de 2008.

3. Options possibles et nécessité de légiférer

Dans le contexte de la transposition du « paquet » législatif relatif à un cadre commun de commercialisation des produits, il s'avère que certaines dispositions sont de nature à imposer des obligations aux entreprises et à des organismes publics ou privés. De telles obligations doivent être prévues par la loi. Or, celles-ci ne sont pas toujours existantes pour les directives susmentionnées, la décision 768/2008 et le règlement 765/2008. Ainsi, au regard du contexte actuel et de la problématique explicitée en partie I, il s'avère désormais nécessaire de toiletter l'ensemble des textes liés au corpus européen encadrant la commercialisation des produits et équipements à risques.

4. Analyse des impacts

4.1 Impacts juridiques

Le projet de loi sera codifié dans le code de l'environnement. Son adoption nécessitera la révision des décrets pris pour transposer les directives susmentionnées (listés en partie I) et les dispositions du « paquet » législatif.

Les lois suivantes devront notamment être abrogées :

- Loi n° 571 du 28 octobre 1943 modifiée relative aux appareils à pression de vapeur employés à terre et aux appareils à pression de gaz employés à terre ou à bord des bateaux de navigation intérieure ;
- Loi du 15 février 1941 relative à l'organisation de la production, du transport et de la distribution du gaz.

Enfin, l'adoption de cette législation ne devrait pas donner lieu à une notification spécifique en application de la directive 98/34/CE, s'agissant d'une transposition stricte de dispositions européennes.

4.2 Impacts économiques

Compte tenu du fait que les principes généraux prévus par les directives sectorielles précitées sont déjà traduits dans la réglementation existante et en vigueur (en particulier, la définition des exigences essentielles de sécurité que doivent respecter les produits ou équipements), les impacts économiques pour les sociétés qui respectent cette réglementation seront très faibles.

Les éventuels surcoûts engendrés par le projet de loi seront uniquement liés aux nouvelles exigences applicables aux opérateurs économiques. Toutefois, le retour de l'étude d'impact menée par la Commission européenne auprès des entreprises des différents secteurs d'activités (plus de 600 par exemple dans le domaine des explosifs), a montré que ces nouvelles exigences ne devraient impacter que les sociétés qui n'auraient pas déjà mis en place de dispositifs pour garantir la sécurité et la traçabilité des produits ou équipements qu'elles mettent sur le marché et que ces exigences représenteraient un coût négligeable voire nul pour les autres sociétés.

En revanche, le bilan actuel de la surveillance du marché des produits et équipements à risques montre, pour certaines catégories de produits ou équipements présents sur le marché, l'existence de non-conformités (distance de sécurité insuffisante pour les produits explosifs, non reprise de soudure des équipements sous pression, résilience insuffisante engendrant une cassure à froid des équipements, problèmes d'étiquetage, résistance électrique insuffisante des matériels destinés aux atmosphères explosibles pouvant engendrer des explosions, etc.). Par ailleurs, il existe actuellement des désavantages concurrentiels entre les opérateurs économiques qui mettent en place des

dispositifs permettant d'assurer la conformité de leurs produits ou équipements et ceux ne le faisant pas, entraînant ainsi des distorsions de concurrence pouvant être importantes.

Ainsi, le projet de loi pourra avoir un impact économique sur les opérateurs qui ne seraient pas conformes. En effet, le projet de loi prévoit qu'en cas de non-conformité avérée d'un produit suite à son prélèvement, transport et analyse par un laboratoire désigné par les autorités compétentes, les frais liés à ces opérations de contrôles devront être remboursés par l'opérateur. En outre, au-delà des sanctions pénales prévues par le projet de loi, celui-ci prévoit des sanctions administratives telles que des amendes (15 000 euros maximum) et des astreintes journalières (1500 euros maximum) en cas d'infraction importante à la législation.

Le nombre de prélèvements sur l'année resterait du même ordre de grandeur qu'actuellement. En 2012, une centaine de produits explosifs, une trentaine de produits ATEX, une dizaine d'équipements sous pression, une dizaine d'appareils à gaz ont été prélevés et analysés de manière pro-active et quelques unités l'ont été à la suite d'accidents, de plaintes ou de contrôles réalisés par les services déconcentrés. Il convient de signaler qu'une partie de ces produits provient de l'étranger.

Dès lors, le projet de loi devrait avoir un impact positif :

- pour les entreprises, en définissant clairement les obligations applicables à tous les opérateurs économiques et en supprimant les désavantages concurrentiels entre les opérateurs économiques qui mettent en place des dispositifs permettant d'assurer la conformité de leurs produits ou équipements et ceux ne le faisant pas,
- pour les autorités en charge de la surveillance du marché et notamment pour le ministère du développement durable, en lui permettant une action mieux organisée, cadrée juridiquement et donc plus efficace.

Enfin, concernant les collectivités locales, celles-ci n'étant pas concernées par ce corpus législatif, l'impact sera nul.

4.3 Impacts sociaux

Le « paquet » législatif adopté par l'UE vise à assurer la libre circulation des produits ou équipements tout en mettant en place un niveau élevé de protection du consommateur. Face aux constats de non-conformités mentionnés ci-dessus, l'adoption de ce projet de loi et la révision des décrets d'application qui s'en suivra permettront d'améliorer la protection des consommateurs en agissant d'une part sur le contrôle des produits, leur niveau de sécurité et la surveillance du marché et d'autre part sur l'information dont celui-ci bénéficiera en termes d'instructions techniques et de sécurité relatives aux produits, de documentation l'accompagnant et dans les cas de non-conformités pour le rappel et la destruction des produits et équipements.

4.4 Impacts environnementaux

Les impacts environnementaux liés à ce projet de loi sont liés à la protection des personnes et rejoignent les enjeux de protection des consommateurs mentionnés au paragraphe précédent.

4.5 Conditions d'application en outre-mer

Ce projet de loi ne prévoit pas de dispositions particulières d'application aux départements et territoires d'outre-mer.

5. Consultations menées

Les consultations menées ont été de nature interministérielle, aucune consultation autre n'étant obligatoire.

6. Mise en œuvre

Il est prévu une entrée en vigueur de ce projet de loi au 1^{er} juillet 2013 afin de l'articuler correctement avec l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2012-34 du 11 janvier 2012 portant simplification, réforme et harmonisation des dispositions de police administrative et de police judiciaire du code de l'environnement dont le recours à certains articles est prévu dans le présent projet de loi.

Les moyens affectés à la mise en œuvre des dispositions de ce projet de loi et des textes qui seront pris pour son application seront pris sur le programme 181, notamment les frais liés à la surveillance du marché. A titre d'exemple, les frais associés aux opérations de surveillance du marché en 2011 sont les suivants (plus d'un million d'euros au total) :

- Équipements sous pression : 150 k€
- Produits explosifs : 560 k€
- Appareils et systèmes de protection destinés à être utilisés en atmosphère explosible : 370 k€
- Appareils à gaz : 75 k€

IV. Dispositions relatives aux sociétés vétérinaires

1. Diagnostic

La directive 2006/123/CE du Parlement et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur dite « directive Services », vise à faciliter la liberté d'établissement des prestataires de services dans d'autres États membres et la liberté de prestation de services entre les États membres.

Elle a imposé aux États membres de l'Union européenne d'examiner la compatibilité avec les règles du marché intérieur des différentes exigences prévues pour l'exercice d'activités consistant en un service fourni contre rémunération économique, et en particulier pour l'exercice de la plupart des professions réglementées.

Un certain nombre d'exigences constituant des obstacles particulièrement importants à l'établissement ou à l'exercice d'une activité de prestation de service sur le territoire d'un État membre pour les ressortissants d'autres États membres de l'Union européenne sont strictement interdites par la directive : il s'agit par exemple d'exigences relatives à la nationalité du prestataire, ou qui lui imposeraient d'avoir son établissement principal sur le territoire national. D'autres doivent faire l'objet d'une évaluation de leur nécessité et de leur proportionnalité à l'objectif poursuivi. Ces dernières ne peuvent être justifiées que par une raison impérieuse d'intérêt général telle que la protection de la santé publique, de la santé des animaux ou de l'environnement. La « directive services » organise un système de notification des exigences introduites postérieurement à sa transposition par les États membres de l'Union européenne.

Lors des travaux de transposition de la « directive services » en droit interne, l'examen des exigences liées aux formes juridiques d'exercice en commun des activités de prestation de services n'avait pas conduit à la modification des dispositions relatives aux formes de sociétés permettant l'exercice en commun de la profession vétérinaire.

Depuis, ce point a fait l'objet d'une nouvelle évaluation, qui a conduit à considérer que ces dispositions devaient évoluer, pour parfaire la transposition de la directive services, en permettant l'établissement sur le territoire national de sociétés d'exercice relevant de la législation d'autres États membres de l'Union européenne. La Commission, dans un rapport détaillé relatif à la mise en œuvre de la directive dans les États membres de l'Union, accompagnant une communication du 8 juin 2012 au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur la mise en œuvre de la « directive Services », a relevé le maintien, pour la profession de vétérinaire, de la limitation des formes de sociétés autorisées sur le territoire français aux seules sociétés civiles professionnelles et sociétés d'exercice libéral. Une évolution des dispositions législatives relatives à l'exercice en commun de la profession vétérinaire apparaît dès lors souhaitable.

2. Objectifs poursuivis par le projet de loi

Le présent projet de loi vise ainsi à parfaire la réglementation nationale au regard de la directive 2006/123/CE du Parlement et du Conseil du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur.

- Ainsi, le projet permet en premier lieu d'ouvrir la possibilité d'exercer à titre permanent, en France, la profession de vétérinaire sous toute forme de société, y compris de droit étranger. La forme juridique de la société ne doit néanmoins pas conférer à ses associés le statut de commerçant.

Des conditions objectives liées notamment à la répartition du capital social et des droits de vote, garantissant l'indépendance des vétérinaires en exercice au sein de la société, ont été fixées. Ainsi, la majorité du capital et des droits de vote doit être détenue, directement ou par l'intermédiaire des sociétés inscrites auprès de l'ordre, par des personnes exerçant légalement la profession de vétérinaire en exercice au sein de la société d'exercice. C'est l'objet de l'article L. 241-17 du code rural et de la pêche maritime, tel qu'issu de l'article 9 du présent projet.

L'exigence liée à la détention du capital social de la société doit être évaluée au regard de la liberté d'établissement au sens de l'article 15 de la « directive Services ». Cette exigence paraît cependant non-discriminatoire, nécessaire, et proportionnée. Le respect des règles déontologiques propres à la profession vétérinaire est essentiel. Le vétérinaire praticien d'exercice doit pouvoir exercer la médecine, la chirurgie et la pharmacie en toute indépendance et sans conflits d'intérêts afin de remplir au mieux ses missions, notamment celles relevant de la pharmacie vétérinaire et celles qui lui sont confiées par l'État qui sont des missions réalisées dans un objectif d'intérêt général et portent parfois atteinte au bien d'autrui.

Pour cela, le vétérinaire ne doit pas dépendre financièrement d'autres acteurs qui pourraient être à l'origine d'un conflit d'intérêt impactant le diagnostic ou la prescription du vétérinaire. En effet, ces derniers ne doivent avoir que des objectifs de santé animale et de santé publique et être opérés dans le respect des règles déontologiques inhérentes à la profession. Les conditions encadrant l'exercice en commun de la profession vétérinaire visent à garantir cette indépendance, et correspondent à une demande forte de l'ordre vétérinaire, qui contrôle le respect des règles de conduite professionnelle par les personnes en exercice.

Afin de permettre à l'ordre vétérinaire de remplir ses missions, l'ensemble des sociétés d'exercice doivent être inscrites auprès de lui, Ses pouvoirs de contrôle sont étendus, à l'article L. 242-1 du code rural et de la pêche maritime tel que modifié par le présent projet. Il est prévu la radiation des sociétés ne respectant pas les conditions de fonctionnement qui leurs sont imposées, ainsi qu'une sanction disciplinaire pour ces sociétés, par la modification apportée à l'article L. 242-7 tel qu'issu de l'article 9 du présent projet.

- En deuxième lieu, le projet de loi permet aux personnes morales exerçant la profession de vétérinaire d'exercer en libre prestation de services, c'est-à-dire à titre occasionnel et temporaire, sur le territoire français, ce que ne permet pas la réglementation actuellement en vigueur, en contrariété avec la directive services.

Ces personnes exerçant en libre prestation de service, qu'elles soient physiques ou morales, seront toutefois susceptibles de relever d'un régime de sanction disciplinaire. C'est l'objet de l'article L. 242-7 du code rural et de la pêche maritime tel qu'issue des modifications introduites par le présent projet.

- Enfin, le projet crée un chapitre I bis relatif aux sociétés de participations financières de la profession vétérinaire, créées par l'article 31 de la loi n° 90-1258 du 31 décembre 1990, dont la mise en œuvre nécessite des dispositions réglementaires.

Ces sociétés, compte tenu des prises de participations qu'elles opèrent dans les sociétés d'exercice, doivent également faire l'objet d'un contrôle par l'ordre des vétérinaires, afin de garantir le respect de l'indépendance des vétérinaires et du respect des règles inhérentes à leur profession au sein de ces sociétés. C'est l'objet de l'article L. 241-18 tel qu'issu de l'article 9 du présent projet, et des modifications apportées à l'article L. 242-1 du même code.

3. Présentation des options possibles

Il n'existe pas d'autre option si on entend se conformer au mieux aux dispositions de la « directive services ». Les modifications proposées relèvent nécessairement de la loi.

4. Analyse des impacts

D'un point de vue juridique, les dispositions proposées permettent de poursuivre l'objectif de mise en conformité du droit national avec les dispositions de la « directive services » relatives à la liberté d'établissement. La limitation des formes de sociétés d'exercice possibles aux sociétés civiles professionnelles et aux sociétés d'exercice libéral n'est aujourd'hui pas proportionnée à l'objectif de protection de la santé publique et de la santé animale. En effet, ce n'est pas tant la forme des sociétés qui influe sur l'exercice de la profession vétérinaire que les conditions de fonctionnement de celles-ci, notamment du point de vue décisionnel (capital et droits de vote) Ces conditions garantissent l'indépendance des professionnels par rapport aux règles de conduite qui les régissent.

Les dispositions proposées permettent également la mise en conformité des dispositions nationales, et en particulier de l'article L. 241-3 du code rural et de la pêche maritime, à l'article 16 de la « directive services » relatives à la libre prestation de services.

Par rapport à la réglementation nationale, les dispositions prévues s'intègrent dans le chapitre Ier du Titre IV du Livre II du code rural et de la pêche maritime, relatives à l'exercice de la profession vétérinaire. Les dispositions sont applicables à l'ensemble des sociétés d'exercice, sans préjudice de dispositions spécifiques prévues par le droit commun. En particulier, les conditions prévues à l'article L. 241-17 du code rural et de la pêche maritime tel qu'issu de l'article 9 du présent projet s'appliquent aux sociétés d'exercice libéral sans préjudice des dispositions de la loi n° 90-1258 du 31 décembre 1990 et de ses dispositions d'application, et en particulier de l'article 6 de la loi qui limite à 25%, pour les professions de santé, la part de capital pouvant être détenue par des personnes autres que des professionnels qualifiés.

En outre, le projet crée un chapitre I bis relatif aux sociétés de participations financières de la profession vétérinaire, créées par l'article 31 de la loi n° 90-1258 du 31 décembre 1990, dont la mise en œuvre nécessite des dispositions réglementaires. Ces sociétés n'exerçant pas la profession vétérinaire, leur objet étant uniquement la prise de participation dans des sociétés d'exercice libéral ou des groupements de droit étranger ayant pour objet l'exercice de la profession vétérinaire, les dispositions afférentes ne devraient pas figurer dans le chapitre Ier du Titre IV du Livre II du code rural et de la pêche maritime. La bonne insertion, dans le code rural et de la pêche maritime, des dispositions d'application, à la profession vétérinaire, de la loi n°90-1258 susmentionnée, nécessite la création d'un chapitre distinct.

Enfin, le chapitre II du Titre IV du Livre II du code rural et de la pêche maritime est modifié afin de permettre à l'ordre des vétérinaires de contrôler les sociétés constituées en application des chapitre I et I bis, ce contrôle, et les sanctions qui y sont associées, étant le pendant nécessaire de l'ouverture de l'exercice en commun à toutes sociétés.

Dispositions transitoires

Des dispositions transitoires sont prévues à l'article 33 du projet, permettant aux sociétés d'exercice vétérinaire déjà constituées de se mettre en conformité avec les dispositions du code rural et de la pêche maritime telles qu'issues de la loi, en particulier de celles de l'article L. 241-17.

Application outre-mer

Les dispositions du titre IV du Livre II du code rural et de la pêche maritime sont applicables aux

départements d'Outre-mer.

Sur le plan économique, l'adoption du présent projet va permettre la création de filiales et succursales de sociétés de l'Union européenne sur le territoire national. Les formes juridiques nationales privilégiées devraient rester les sociétés civiles professionnelles et les sociétés d'exercice libéral, spécifiquement créées pour favoriser l'exercice en commun de professions réglementées telles que la profession vétérinaire. L'impact de cette ouverture est difficilement mesurable à ce jour.

Le projet de loi va également permettre l'exercice par des sociétés de personnes exerçant la profession de vétérinaire sur le territoire d'un autre État membre de l'Union européenne de prestations de service en France, à titre occasionnel et temporaire, sous réserve de leur déclaration auprès de l'ordre, des vétérinaires qui doit pouvoir les contrôler. En pratique, les vétérinaires personnes physiques exerçant en libre prestation de service se déclarent déjà actuellement auprès de l'ordre, qu'elles exercent en leur nom ou pour le compte de sociétés, et les modifications apportées à l'article L. 241-3 du code rural et de la pêche maritime, si elles sont nécessaires d'un point de vue juridique, ne devraient pas modifier la pratique.

5. Les consultations menées avant la saisine du Conseil d'Etat

Le Conseil supérieur de l'Ordre des vétérinaires a été consulté tout au long de l'élaboration du projet de loi. Plusieurs de ses propositions ont été reprises et le présent projet a recueilli son approbation.

Conformément à la circulaire du Premier ministre du 22 novembre 2011, la Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services (DGCIS) a été associée à l'élaboration des dispositions relatives à la profession de vétérinaire.

6. La liste prévisionnelle des textes d'application nécessaires

Les dispositions du présent projet relatives à l'exercice de la profession vétérinaire et modifiant les chapitres Ier et II du Titre IV du Livre II du code rural et de la pêche maritime renvoient à des dispositions réglementaires pour préciser, d'une part, les conditions dans lesquelles l'ordre des vétérinaires exerce ses missions de contrôle du respect, par les personnes physiques et morales exerçant la profession de vétérinaire, et par les sociétés de participations financières de la profession de vétérinaire, des règles garantissant l'indépendance des vétérinaires et de celles inhérentes à leur déontologie, et d'autre part, les modalités du contrôle exercé par l'ordre sur les prises de participation des personnes exerçant la profession de vétérinaire dans des sociétés ayant un lien avec l'exercice de la profession vétérinaire (I et II de l'article L. 242-4 du code rural et de la pêche maritime tel qu'issu de l'article 9 du présent projet).

V. Prise en compte du changement du statut de Saint-Barthélemy au sein de l'Union Européenne, le 1^{er} janvier 2012

L'article 11 a pour objet de prendre en compte le changement de statut de Saint-Barthélemy au sein de l'Union européenne, intervenu le 1^{er} janvier 2012, en matière de transport aérien.

1. Le diagnostic : l'incidence du changement de statut de Saint-Barthélemy au sein de l'Union européenne intervenu le 1^{er} janvier 2012 sur le droit du transport aérien en vigueur dans cette collectivité

Au premier décembre 2010, date d'entrée en vigueur de la partie législative du code des transports édictée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, le livre IV (transport aérien) de sa sixième partie (aviation civile) était intégralement applicable à Saint-Barthélemy (cf. le titre III (Saint-Barthélemy) du livre VII (Dispositions relatives à l'outre-mer) de la sixième partie dans sa rédaction issue de l'ordonnance du 28 octobre 2010).

Cette pleine application à Saint-Barthélemy du livre IV consacré au transport aérien ne requérait alors aucune disposition d'adaptation alors même qu'il comportait un certain nombre d'articles se référant expressément à des règlements de l'Union européenne. En effet, à cette époque, Saint-Barthélemy disposait au sein de l'Union européenne du statut de « région ultrapériphérique », statut en vertu duquel le droit dérivé de l'Union européenne y était applicable de plein droit.

Par décision 2010/718/UE du 29 octobre 2010 modifiant le statut à l'égard de l'Union européenne de l'île de Saint-Barthélemy, le Conseil européen a décidé du changement du statut de l'île (JOUE 9 décembre 2010, L. 325/4). A compter du 1^{er} janvier 2012, l'île de Saint-Barthélemy a cessé d'être une « région ultrapériphérique » pour accéder au statut de « pays et territoire d'outre-mer », régi par la quatrième partie du traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE).

A compter de cette date, le droit dérivé de l'Union européenne a cessé de s'appliquer à Saint-Barthélemy. La cessation de l'application des règlements de l'Union européenne à Saint-Barthélemy n'a néanmoins pas conduit à un retour à un état du droit antérieur qui se serait suffi à lui-même. En effet, les règles applicables à Saint-Barthélemy antérieures à la codification de la partie législative du code des transports ont été abrogées par l'ordonnance de codification. Il en résulte que la législation qui, à la date du 1er janvier 2012, s'appliquait à Saint-Barthélemy et faisait référence à des règlements communautaires se trouve actuellement affectée, entachée de lacunes sources d'insécurité juridique.

2. L'objectif poursuivi par la mesure législative proposée

L'objectif poursuivi par la disposition qui figure au projet de loi est de rétablir le droit applicable à Saint-Barthélemy en matière de transport aérien dans des dispositions équivalentes à celles en vigueur au 31 décembre 2011 et qui prennent en compte le changement de statut de l'île au sein de l'Union européenne.

En effet, à aucun moment il n'a été envisagé que le changement de statut de l'île au sein de l'Union européenne ait pour objet de modifier l'état du droit en vigueur en matière d'aviation civile, notamment en ce qui concerne les conditions d'exercice du transport aérien. Le droit de l'aviation civile trouve en effet en grande partie sa source dans le droit international, (notamment le droit de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)) et celui de l'Union européenne. L'île de Saint-Barthélemy est au nombre des îles des Antilles françaises et se situe à proximité de la Guadeloupe. Il est donc souhaité d'y maintenir le même droit de l'aviation civile que celui qui est

applicable dans l'ensemble des Antilles françaises et en métropole.

Ce souhait est dicté par le respect des engagements internationaux de la France en sa qualité de membre de l'OACI et de l'Union européenne. À cet égard, il pourra être souligné que même si le droit dérivé de l'Union européenne n'est pas directement applicable dans les collectivités dotées du statut de « pays et territoire d'outre-mer », la décision du Conseil 2001/822/CE du 27 novembre 2001 relative à l'association des pays et territoires d'outre-mer à la Communauté européenne invite, en matière d'aviation civile, à y appliquer les normes internationales afin d'assurer la sécurité du transport aérien (§4 de l'article 13). Et le Conseil d'État a jugé que les habitants d'une collectivité dotée du statut de « pays et territoire d'outre-mer » sont recevables à invoquer les dispositions de cette décision d'association (en ce sens, jugé par le Conseil d'État pour des habitants de la Nouvelle-Calédonie sur le fondement de la décision d'association antérieure en ce qui concerne le droit d'établissement et de prestations de services : *CE 17 septembre 1999, Mlle Ni Chiosain, n° 159.848, mentionné aux tables du Lebon*).

Ces raisons ont déjà conduit le Gouvernement, dès que cette possibilité lui a été offerte par une habilitation à prendre par ordonnance des dispositions de nature législative dans ce domaine, à rétablir le droit en vigueur à Saint-Barthélemy avant le changement de son statut en matière de sécurité de l'aviation civile (ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 relative à l'application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile). Cette ordonnance a remplacé le titre III (Saint-Barthélemy) du livre VII (dispositions relatives à l'outre-mer) de la sixième partie (aviation civile) de la partie législative du code des transports afin notamment de rétablir l'application à Saint-Barthélemy des règles applicables en métropole en vertu du règlement (CE) 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne. Faute d'une habilitation plus large, ce rétablissement n'a alors pu concerner que le domaine de la sécurité de l'aviation civile et non celui du transport aérien, alors même qu'ils sont imbriqués.

3. Le recensement des options possibles et le motif du recours à une disposition législative

Afin de résoudre la difficulté née de la cessation de l'application des dispositions des règlements de l'Union européenne à Saint-Barthélemy à compter du 1^{er} janvier 2012, deux dispositifs ont déjà été mis en œuvre par le législateur français.

3-1- Le premier a consisté en la conclusion par la République française d'un accord avec l'Union européenne relatif au maintien de l'euro à Saint-Barthélemy à la suite de son changement de statut au regard de l'Union européenne. Cet accord, signé à Bruxelles le 12 juillet 2011, avait notamment pour objet de maintenir l'euro en tant que monnaie unique en vigueur à Saint-Barthélemy, ainsi que le maintien de l'application du droit de l'Union dans les domaines essentiels au bon fonctionnement de l'Union économique et monétaire. C'est ainsi que les articles 3 à 6 de cet accord monétaire prévoient les modalités selon lesquelles la réglementation européenne relative à l'Union Economique et Monétaire (UEM) continuera à s'appliquer à Saint-Barthélemy malgré le changement en « pays et territoire d'outre-mer » du statut de cette collectivité. A la suite de cet accord, le législateur devait intervenir afin de le ratifier. Tel a été l'objet de la loi n° 2011-1980 du 28 décembre 2011 autorisant la ratification de l'accord monétaire entre la République française et l'Union européenne relatif au maintien de l'euro à Saint-Barthélemy à la suite de son changement de statut au regard de l'Union européenne).

Ce dispositif, qui avait été conçu dès la demande présentée à l'Union européenne de changement de statut de Saint-Barthélemy et qui était évoqué par les considérants de la décision du Conseil

européen du 29 octobre 2010 (considérant n°4), est néanmoins assez lourd. Et il n'avait pas été envisagé dans d'autres domaines, alors que ceux-ci sont nombreux où les règlements de l'Union européenne étaient en vigueur à Saint-Barthélemy à la date du 31 décembre 2011.

3-2- Un second dispositif a donc été mis en œuvre, précisément dans le domaine du droit de l'aviation civile. L'intervention de la partie législative du code des transports a consacré la possibilité pour le législateur national de prévoir, au titre des mesures d'adaptation de la législation dans les collectivités d'outre-mer ayant le statut de « pays et territoires d'outre-mer », l'application des règles en vigueur en métropole en vertu de règlements européens (cf. par ex., en matière de circulation aérienne en Nouvelle-Calédonie, l'article L. 6762-2 du code des transports).

Ce dispositif, adopté conformément à l'avis du Conseil d'Etat sur le projet d'ordonnance de codification, a été mis en œuvre en matière de sécurité de l'aviation civile à Saint-Barthélemy afin de tenir compte de l'évolution de son statut par l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 relative à l'application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile, mentionnée ci-dessus (cf. articles L. 6731-1 à L. 6731-3 du code des transports).

3-3- La disposition proposée par le présent projet de loi ayant le même objet, afin de permettre la continuité de l'application à Saint-Barthélemy de règles applicables en métropole en matière de transport aérien en vertu de règlements de l'Union européenne, il a paru souhaitable de recourir au même dispositif. Cette disposition permettra de restaurer à Saint-Barthélemy l'application des règles applicables en métropole (comme en Guadeloupe au demeurant) en vertu notamment du règlement (CE) 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté ou du règlement (CE) 889/2002 du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

3-4- Relatives aux conditions d'exercice de l'activité de transporteur aérien (droit d'accès à l'activité, régime de responsabilité), ces règles entrent bien dans le champ de celles auxquelles l'article 34 de la Constitution réserve la compétence du législateur.

Telles sont les raisons qui motivent le choix du recours à ce type de dispositif et l'obligation d'intervenir par la voie d'une disposition législative.

4. Examen des différents impacts de la disposition envisagée

4-1- Impact juridique de l'adoption de la disposition envisagée

L'adoption de la disposition envisagée aura avant tout un impact juridique, celui de restituer à l'activité du transport aérien à Saint-Barthélemy un cadre juridique précis et sûr. En effet, le changement de statut de Saint-Barthélemy à compter du 1^{er} janvier 2012 a créé une situation de grande insécurité juridique, les règlements de l'Union européenne n'y étant plus applicable de plein droit, aucune disposition n'étant entrée en vigueur pour corriger ce « retrait » de la législation européenne. Cette situation présente un risque juridique sur l'activité du transport aérien à Saint-Barthélemy et sur la continuité des titres et autorisations intervenus sur le fondement de cette législation.

4-2- Impact économique

La sécurité juridique retrouvée de l'activité du transport aérien sera de nature à conforter l'activité à Saint-Barthélemy et les retombées économiques qu'elle procure à cette île.

Le transport aérien constitue en effet un des principaux moyens de liaison avec l'île de Saint-Barthélemy. Celle-ci est dotée d'un aérodrome, l'aéroport Gustave III Saint Jean, géré par la collectivité et disposant d'une piste d'une longueur de 650 mètres, pouvant accueillir des aéronefs de moins de 5,4 tonnes.

Malgré la taille réduite de l'aérodrome, le nombre de passagers du transport aérien commercial est néanmoins important à Saint-Barthélemy et en constante augmentation. On dénombrait ainsi, selon les chiffres fournis par le gestionnaire de l'aéroport, 139 402 passagers en 2010, 151 159 passagers en 2011, et 88 900 au premier semestre de l'année 2012. Ces passagers arrivent principalement de l'aéroport international de Juliana à Saint-Martin (Antilles néerlandaises), mais également des aéroports nationaux du Raizet en Guadeloupe ou de Grand case à Saint-Martin (Antilles françaises).

Au cours du premier semestre 2012, le trafic commercial desservant Saint-Barthélemy a été assuré à titre principal par cinq compagnies aériennes. Parmi celles-ci, qui a assuré le deuxième volume de transport de passagers, figure la société St Barth Commuter, basée à Saint-Barthélemy. Cette société employait, à la fin de 2010, 25 personnes. Elle exploite une flotte constituée de trois appareils bimoteurs et de deux mono-turbopropulseurs. Elle assure sa propre maintenance au sein de son atelier agréé. La compagnie exploite des services aériens réguliers entre Saint-Barthélemy, d'une part, Saint-Martin Grand Case, Saint-Martin Juliana (Antilles néerlandaises), d'autre part. La compagnie effectue également des vols non réguliers dans l'archipel des Caraïbes, y compris des vols d'évacuation sanitaire.

Ces éléments sont de nature à établir l'importance de l'activité du transport aérien pour l'économie de l'île et pour la compagnie aérienne qui y est basée. Ils confortent la nécessité d'assurer à cette activité un cadre juridique précis et sûr, équivalent à celui que connaissent les autres îles des Antilles françaises.

4-3- Impact social

Les éléments développés ci-dessus démontrent l'incidence, directe et indirecte, sur l'emploi d'une éventuelle détérioration des conditions d'exercice de l'activité du transport aérien qui résulterait de l'incertitude du cadre juridique dans lequel elle intervient.

4-4- En application de la circulaire du Premier ministre du 23 août 2012 relative à la prise en compte dans la préparation des textes législatifs et réglementaires de leur impact en termes d'égalité entre les femmes et les hommes, il est précisé que cette disposition, qui est relative aux conditions d'exercice de l'activité de transport aérien, ne comporte pas, eu égard à son objet, de mesure qui porterait atteinte aux droits des femmes, ou qui aggraverait les inégalités entre les femmes et les hommes.

4-5- En application de la circulaire du Premier ministre du 4 septembre 2012 relative à la prise en compte du handicap dans les projets de loi, il est précisé que cette disposition législative n'énonce pas de règle relative aux personnes handicapées. En effet, cet article est relatif aux règles régissant les conditions d'exercice de l'activité de transport aérien et non à des règles relatives aux droits des passagers.

5. La mise en œuvre de la disposition n'appelle pas l'intervention de mesures d'application spécifique

L'intervention de la disposition législative proposée n'appelle pas, par elle-même, l'intervention de

mesure réglementaire d'application spécifique.

VI. Transposition de la directive 2011/76/UE du Parlement européen et du Conseil du 27 septembre 2011 modifiant la directive 1999/62/CE relative à la taxation des poids lourds pour l'utilisation de certaines infrastructures

1. Diagnostic

La directive dite « Eurovignette » est le texte européen régulant l'ensemble des péages et vignettes pour les poids lourds. Trois versions de ce texte se sont succédé depuis 1999. La directive 1996/62/CE, amendée une première fois par la directive 2006/38/CE, a en effet été à nouveau révisée en septembre 2011 (directive 2011/76/UE). **La directive doit être transposée avant le 16 octobre 2013.**

Un tableau de concordance (placé en annexe de la présente étude d'impact) permet de faire état du droit national en vigueur, au regard des dispositions européennes à transposer.

Actuellement, les dispositions d'Eurovignette sont transposées dans les articles L. 119-5 à L 119-8 du code de la voirie routière. Elles concernent la fixation des taux de modulation des péages en fonction de la norme Euro du véhicule ainsi que les modalités encadrant la modulation de congestion, dispositif facultatif.

2. Objectifs poursuivis par le projet de loi

Le projet de loi vise à la transposition conforme de la directive 2011/76/UE.

3. Présentation de l'option envisagée

La directive Eurovignette définit un réseau auquel elle est applicable. Sur ce réseau, il est facultatif d'appliquer un péage et/ou une redevance pour coûts externes, mais si on décide de le faire, il est obligatoire de respecter les contraintes de la directive. En dehors de ce réseau, l'État est entièrement libre de ces décisions en matière de péage.

Après examen des articles concernés, il est apparu que la France a déjà mis en vigueur la majeure partie des dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive.

Par conséquent, seules deux dispositions visent à adapter le cadre existant. Dans le cas présent, il s'agit :

- d'une part des dispositions encadrant la modulation de congestion (art.7 octies 1 de la directive) ;
- d'autre part des dispositions encadrant la modulation du péage en fonction de la norme Euro du véhicule (art. 7 octies 3 c de la directive)

Cette étape doit faire l'objet d'un acte législatif.

Une nouvelle rédaction de l'article L 119-7 permet de transposer cette partie de la directive en renvoyant en décret la fixation du taux de modulation de congestion et la plage horaire ainsi que la modulation du péage en fonction de la norme euro. Cette nouvelle rédaction permettra également d'introduire la notion de péage d'infrastructure moyen.

4. Analyse des impacts

Sur sa partie obligatoire, les nouvelles dispositions créées par Eurovignette III n'auront pas d'incidence sociale ou budgétaire. Elles n'entreront en compte que pour les calculs de péage pour les nouveaux contrats de concession et représentent une simple modification de méthodes de calcul. En effet, ces modulations des péages sont fixées de sorte qu'elles restent sans effet sur le montant total des recettes de l'exploitant. Cette mesure ne devrait donc pas avoir d'incidence sociale,

économique ou budgétaire. Elles contribueront en revanche à limiter les effets néfastes de la circulation des poids lourds sur la qualité de l'air à proximité des axes concernés, en incitant l'utilisation de véhicules respectant des normes d'émission élevées.

En ce qui concerne **dans un second temps l'internalisation facultative des coûts externes** dans les péages routiers en France, aucun délai de transposition n'est applicable compte tenu du caractère optionnel de cette disposition. La décision de mise en œuvre qui entraînerait un impact social, économique et budgétaire devra faire l'objet d'un choix de nature politique. De manière pratique, la décision de mise en œuvre pourrait être prise de manière indépendante, d'une part sur le réseau soumis à écotaxe poids lourds, d'autre part sur le réseau concédé

5. Les consultations menées avant la saisine du Conseil d'État

Cette modification marginale du code de la voirie routière n'a pas nécessité de consultation en dehors de celle effectuée auprès des services compétents en interne à la DGITM.

Dans l'hypothèse d'une prochaine décision sur une mise en œuvre des coûts externes, une consultation approfondie de nombreux acteurs serait nécessaire.

6. La liste prévisionnelle des textes d'application nécessaires

Deux décrets d'application du L. 119-7 – II et III, qui seront publiés avant le mois d'octobre 2013.

VII. Transposition de la directive 2009/13/CE du Conseil du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE

1. Diagnostic / État des lieux / Nécessité de l'intervention

La directive 2009/13 du 16 février 2009 portant mise en œuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE communautarise les quatre premiers titres de la Convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du Travail (OIT) et reprend l'accord des partenaires sociaux européens conclu le 19 mai 2008.

La loi n° 2012-1320 du 29 novembre 2012 a autorisé la ratification de la Convention du travail maritime, cette ratification a été enregistrée par le Bureau international du Travail le 28 février 2013. La Convention du travail maritime entrera en vigueur pour la France douze mois plus tard, soit le 28 février 2014.

La directive 2009/13 du 16 février 2009 doit être transposée au plus tard 12 mois après l'entrée en vigueur de la Convention du travail maritime, soit au 22 août 2014 puisque la Convention du travail maritime entrera en vigueur au 20 août 2013.

Par ailleurs la directive 2008/106/CE du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, relatif à la formation professionnelle maritime, doit être intégralement transposée depuis le 23 décembre 2008.

2. Description des objectifs poursuivis

Les articles 24 à 34 du présent projet de loi contiennent l'ensemble des mesures législatives nécessaires à la transposition de la directive 2009/13 du 16 février 2009 ainsi que les mesures d'harmonisation, de clarification et de cohérence du droit induites par cette transposition et nécessaires à la mise en œuvre de la Convention du travail maritime, 2006, de l'Organisation internationale du Travail et rendues nécessaires après la codification du droit des gens de mer dans le code des transports, en 2010 .

Deux dispositions ont par ailleurs pour objet de compléter la transposition de la directive 2008/106/CE du 19 novembre 2008.

3. Sur la nécessité de légiférer

La plupart des domaines traités par la directive 2009/13 du 16 février 2009 relèvent du domaine législatif, en application de l'article 34 de la Constitution.

4. Présentation et analyse des impacts des dispositions envisagées

4.1 Impact juridique

Les principales mesures de transposition proposées concernent :

- la définition des gens de mer, y compris dans les dispositions concernant le Registre international français, et de l'armateur, en définissant la responsabilité sociale de celui-ci pour l'ensemble des gens de mer à bord des navires ;

- la protection des jeunes (âge minimum de seize ans au commerce, agrément des conventions de stage) et le certificat médical d'aptitude à la navigation (responsabilités respectives du marin et de l'armateur, conditions de reconnaissance des certificats, agrément et formation des médecins), l'obligation de disposer d'un cuisinier de navires, la gratuité de la nourriture ;
- la formation du contrat d'engagement maritime (les conditions de formation du contrat, les mentions obligatoires) ;
- l'obligation, pour l'armateur, de détenir à bord un certain nombre de documents tels les convention et accord collectifs, les contrats d'engagement, les textes relatifs au rapatriement..., qui devront par ailleurs être traduits en anglais pour les navires effectuant des voyages internationaux, et de déclarer tout accident survenu à bord ;
- le délai de préavis à respecter en cas de rupture du contrat d'engagement (7 jours au lieu de 24 heures, sauf motif humanitaire dans le cas de la démission) ;
- les obligations de l'armateur lors de l'exécution du contrat d'engagement (principe de gratuité de la nourriture, obligation de rapatriement, assortie d'une garantie financière, et d'une mise en demeure, la délivrance annuelle d'un certificat de services), le droit pour les gens de mer à une alimentation saine et appropriée, celui de pouvoir communiquer avec leur familles ou leurs proches ;
- le droit de descente à terre des gens de mer ;
- le mécanisme de plainte à bord, le droit de réclamation et les missions du délégué de bord.

Bien que la Convention du travail maritime ne concerne que la navigation maritime commerciale, la cohérence et l'unicité du droit social des gens de mer, imposait d'étendre le bénéfice de ces dispositions à l'ensemble des personnes exerçant la profession de marin (commerce, navigation portuaire, pêche, plaisance professionnelle). Ces mesures permettent, pour la pêche maritime, d'être en conformité avec presque toutes les prescriptions de la Convention n° 188 sur le travail dans la pêche de l'OIT dont le processus de ratification est engagé. Le texte anticipe d'ailleurs sur celle-ci en mettant en place la procédure de certification des navires de pêche de plus de 24 mètres, dont l'entrée en vigueur sera cependant différée.

Les situations inadmissibles de marins abandonnés dans nos ports, auxquelles la France a du faire face, de manière récurrente depuis des années, a conduit, à la suite des travaux de l'OMI et de l'OIT, longtemps présidés par la France, à proposer la création d'un délit d'abandon de gens de mer qui permettra aux autorités de mettre en demeure l'armateur de faire cesser ces situations. Le rapatriement des marins aux frais de l'Etat, comme cela se pratique depuis des années du fait de la carence de ces armateurs pourra donner lieu à saisie conservatoire des navires concernés.

L'intégration de la Convention du travail maritime, et donc de la directive 2009/13, en droit interne, nécessite en outre une refonte des définitions issues du code des transports. Les définitions de marins, gens de mer, d'armateur sont actualisées et les responsabilités de chacun précisées.

Ces modifications permettront de retrouver, pour la profession de marin, une unité perdue puisque les champs d'application des livres consacrés au droit du travail et à la protection sociale ont été alignés (les agents du service général, dits ADSSG, devenant par exemple des marins au sens du droit du travail). En outre, l'ensemble des règles applicables aux gens de mer autres que marins ont été précisées.

Le renforcement des règles relatives à la profession de marin, y compris les sanctions, notamment en ce qui concerne l'obligation de disposer de certificat et de titres valides pour le travail à bord est étendu à l'ensemble des gens de mer à bord. C'est ainsi que le projet prend en compte la convention (n° 185) de l'Organisation internationale du travail sur la pièce d'identité des gens de mer, 2003, ratifiée par la France et entrée en vigueur pour notre pays. La possibilité pour tout gens de mer

nationaux et les résident, y compris les pêcheurs, de solliciter ce document d'un haut niveau de sûreté, comportant des éléments biométriques, devrait faciliter leurs déplacements internationaux, dans les cas de transit et de transferts, et leur donnera le droit de descente à terre en escale. Les conditions d'emploi et de travail de ces personnels, dépendant aujourd'hui quasi-exclusivement du code du travail, sont alignées pour un certain nombre de matières, comme la durée du travail ou le rapatriement, sur celles des marins, permettant ainsi de prendre en compte les spécificités du travail à bord des navires, qui est un lieu isolé, soumis à de multiples contraintes, mais aussi un lieu de vie.

La codification du droit social maritime au sein de la partie législative du code des transports, entrée en vigueur le 1er décembre 2010, s'est réalisée à droit constant. Elle n'a de ce fait pas permis d'actualiser le droit du travail maritime, notamment au regard de ses relations avec le code du travail. Le projet d'ordonnance comprend dès lors un certain nombre de mesures de cohérence et d'harmonisation d'un droit devenu, faute d'harmonisation durant des décennies, complexe, parfois obsolète, et à bien des égards fragile dans ses fondements.

Ces mesures concernent notamment la liste d'équipage, permettant d'assurer aussi une cohérence avec la convention FAL de l'Organisation maritime internationale, l'envoi des contrats d'engagement à l'autorité administrative, les règles de fixation des effectifs à bord en y intégrant la sûreté, la langue de travail à bord, la condition dite de moralité recentrée sur les fonctions essentielles à bord, et la définition des navires à bord desquels est exigée la présence d'un officier chargé de la suppléance du capitaine, au titre de ses prérogatives de puissance publique, l'obligation de veille, l'encadrement de l'activité des services privés de recrutement et de placement des gens de mer, y compris le travail temporaire, la prise en compte du principe conventionnel et traditionnel de repos-congés, la durée des repos pour la pêche (à la demande des professionnels), la simplification du mécanisme d'indemnité de nourriture (renvoi à la négociation collective) et la non déductibilité de celle-ci sur le SMIC, et les règles particulières concernant la protection des femmes exerçant la profession de marin dans le cas de la maternité. Ces différentes mesures sont indispensables à la mise en œuvre effective de prescriptions édictées par la réglementation internationale et communautaire et à la cohérence des textes.

4. 2 Impacts économique, administratif ou financier

Le processus de certification sociale des navires qui n'entraînera pas de charges autres que d'organisation et de mise en place de procédures pour les armateurs, mobilisera des moyens humains au sein de la Direction des Affaires maritimes et ne sera pas délégué.

La pièce d'identité des gens de mer ne sera pas gratuite, mais elle n'est pas imposée, elle pourra être prise en charge par l'armateur, le cas échéant dans le cadre d'accords collectifs. Sa vente permettra de financer tout ou partie de l'investissement initial. En application de l'article 1er du décret n°2006-1436 du 24 novembre 2006 pris pour l'application de la loi n°94-1419 du 31 décembre 1993 relative à l'Imprimerie nationale, seule celle-ci est autorisée à la fabriquer. Elle impliquera également l'adaptation des systèmes d'information de la Direction des Affaires maritimes, liés à l'identification des gens de mer.

Dans le cadre de l'obligation de rapatriement les armateurs français devront justifier d'une garantie financière permettant d'assurer cette obligation. Celle-ci pourra prendre forme d'une garantie financière, d'assurances, dont ils sont généralement dotés, ou de tout autre dispositif.

Les agences de placements privés de marins sont soumises à simple inscription sur un registre national et à l'envoi d'informations statistiques, elles ont des obligations en ce qui concerne le

placement des gens de mer, à cet effet elles devront également souscrire une garantie financière.

4. 3 Impact sur la parité des hommes et des femmes

La mise en place d'une mesure d'indemnisation des femmes marins enceintes dans les cas d'inaptitude à la navigation et d'impossibilité de reclassement à terre sera financée pour partie par le régime de protection sociale des marins qui assure déjà le versement d'une prestation, et pour partie par l'employeur, à l'instar de ce qui est prévu dans des cas analogues par le code du travail. Des accords collectifs nationaux entre représentants des gens de mer et des armateurs pourront mutualiser la part employeur.

4. 4 Impact sur les personnes handicapées

Aucun impact de cette nature n'est attendu de cette mesure, compte tenu notamment des normes d'aptitude au travail en mer existant déjà.

5. Présentation des consultations menées

16 février 2009	Adoption de la directive 2009/13 reprenant l'accord des partenaires sociaux européens du 19 mai 2008.
9 décembre 2010	Réunion d'information des partenaires sociaux maritimes sur les principales mesures de mise en œuvre de directive 2009/13.
30 juin 2011	Première réunion de consultation des partenaires sociaux maritimes.
7 juillet 2011	Information du Conseil supérieur de la marine marchande (CSMM) sur l'économie et l'état d'avancement de l'avant-projet législatif.
19 juillet 2011	Seconde réunion de consultation des partenaires sociaux maritimes.
28 septembre 2011	Réunion de travail avec les partenaires sociaux à la pêche.
13 mars 2012	Troisième réunion de consultation des partenaires sociaux maritimes.
17 avril 2012	Quatrième réunion de consultation des partenaires sociaux maritimes.
20 avril 2012	Saisine, en vue de leur consultation, des ministères intéressés par le projet d'ordonnance (travail, justice, outre-mer, budget).
16 mai 2012	Réunion inter-services (DAM, DGT, DGEFP, DACG).
25 juin 2012	Avis de la Direction des Affaires juridiques, saisie le 19 mai 2012, sur l'avant-projet portant transposition de la directive 2009/13 du 16 février 2009 et modernisation du droit social des gens de mer.
5 juillet 2012	Consultation du Conseil supérieur de la marine marchande (avis favorable).
25 septembre 2012	Cinquième réunion de consultation des partenaires sociaux maritimes.

6. Mesures de mise en œuvre et modalités d'application

Ces mesures devront être déclinés au niveau réglementaire (décrets simples et en Conseil d'État, arrêté ministériel, et infra-réglementaire (circulaire d'application).

Ces mesures ont vocation à s'appliquer aux navires immatriculés dans les départements, territoires et collectivités territoriales d'outre-mer à l'exception des navires immatriculés dans les Terres australes et antarctiques françaises, en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et à Wallis et Futuna. Un certain nombre des dispositions, dans la mesure où elles relèvent de la compétence de l'État, y sont toutefois étendues sans adaptation. Le dispositif de certification des navires concernera par exemple la Nouvelle-Calédonie qui s'est prononcée en faveur de la mise en œuvre de la Convention du travail maritime.

VII. Suppression du régime de l'autorisation administrative pour les services de transport occasionnel effectués par des véhicules n'excédant pas neuf places, y compris le conducteur, en application de l'article 49 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE)

1. État des lieux/objectif/justification de la disposition

L'article L. 3112-1 du code des transports prévoit un régime d'autorisation administrative pour l'exercice par les entreprises de transport routier de personnes établies en France, d'une activité de transport occasionnel par véhicule n'excédant pas neuf places conducteur compris, lorsque ce transport s'effectue au-delà des limites du département où l'entreprise a son siège, ou à défaut son établissement principal.

Ce régime d'autorisation administrative institue une obligation qui s'impose aux seules entreprises de transport routier de personnes établies en France et souhaitant réaliser des services de transport occasionnel, essentiellement touristiques, avec un véhicule n'excédant pas 9 places assises, conducteur compris, au-delà des limites du département d'implantation de l'entreprise.

Il ne s'impose donc pas aux entreprises des autres pays de l'Union européenne qui bénéficient de la liberté d'offrir ce type de prestation de service sur le territoire national sous réserve du respect de la réglementation sociale et technique européenne et du respect des règles nationales en matière de sécurité routière.

L'instauration de ce régime administratif répondait à un besoin de contrôle afin de réguler le développement de ce type d'activité de transport au regard du marché des services de transport occasionnel et des services réguliers.

Il n'apparaît plus aujourd'hui conforme à l'article 49 du TFUE et à la jurisprudence de la Cour de justice qui interdisent toute restriction à la liberté d'établissement dans un Etat membre de l'UE en dehors des mesures non-discriminatoires, nécessaires et proportionnées à l'objectif visé, l'exercice du transport dans ce secteur d'activité ne rencontrant plus de difficulté particulière.

Par ailleurs, il introduit une forme de discrimination à rebours pour les professionnels établis en France, préjudiciable à leur compétitivité.

C'est pourquoi, il est apparu utile et nécessaire de supprimer ce régime d'autorisation par l'abrogation de l'article L. 3112-1 du code des transports et de l'article L. 3114-2 du même code lequel prévoit le retrait de ladite autorisation à titre de sanction administrative.

Les dispositions réglementaires afférentes seront également modifiées en conséquence (décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes).

2. Présentation des dispositions envisagées

La suppression du régime de l'autorisation de services occasionnels consiste à abroger l'article L. 3112-1 du code des transports et corrélativement l'article L. 3114-2 qui prévoit le retrait de ladite autorisation à titre de sanction administrative.

3. Impacts

3.1 Impacts pour le secteur financier

S'agissant d'une suppression de la délivrance d'une autorisation administrative, elle contribue à alléger les charges financières des entreprises de transports concernées, et des services de l'État concernés dans les régions (DRIEA en Île-de-France, et DREAL dans les régions métropolitaines).

En l'absence de registre national ou régional mis en place pour évaluer le nombre d'autorisation délivrée, il convient de noter que le secteur du transport public routier de personnes avec des véhicules n'excédant pas neuf places, conducteur compris, représente environ 20 000 entreprises et 50 000 véhicules.

3.2 Impacts sociaux et environnementaux

Sans objet

3.3 Impact sur les administrations publiques

S'agissant d'une suppression de la délivrance d'une autorisation administrative, elle contribue à alléger les tâches des services de l'Etat concernés dans les régions (DRIEA en Île-de-France, et DREAL dans les régions métropolitaines).

4. Présentation des consultations menées

La suppression de ce régime d'autorisation, discriminant pour les entreprises implantées en France réalisant des services de transport routier touristiques avec des véhicules n'excédant pas neuf places conducteur compris, a été régulièrement sollicitée par les organisations professionnelles représentatives des entreprises de transport routier de personnes, lors des différentes réunions organisées dans le cadre de l'adaptation au droit national du paquet routier européen, constitué des règlements européens 1071/2009, 1072/2009 et 1073/2009 du 21 octobre 2009.

Cette mesure de nature législative souhaitée par le secteur du transport public routier de personnes n'avait alors pas pu être prise en compte, car l'adaptation au droit national du paquet routier ne portait que sur des mesures réglementaires, traduites dans le décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011 *portant diverses dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier*.

Cette suppression a été parallèlement évoquée avec les autres services des autres ministères portant des réglementations sur le transport public de personnes avec des véhicules de moins de 9 places, conducteur compris (ministère de l'intérieur pour les taxis, ministère de l'artisanat, du commerce et du tourisme pour les voitures de tourisme avec chauffeur), qui n'ont pas émis de réserve à cette mesure.

5. Modalités de mise en œuvre

Il est prévu une entrée en vigueur immédiat de cette mesure.

Elle induira toutefois une modification en conséquence des textes régissant actuellement le régime d'autorisation :

- décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié *relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes*,
- arrêté du 28 décembre 2011 *relatif aux titres administratifs et aux documents de contrôle pour l'exercice des activités de transport public routier de personnes*,
- décision du 3 février 2012 relative aux modèles de titres administratifs et documents de contrôle pour l'exercice des activités de transport public routier de personnes.

6. Application Outre-mer

Cette mesure ne nécessite pas de disposition particulière pour les collectivités d'outre-mer, sachant que le régime d'autorisation actuel exigible en dehors des limites départementales d'implantation des entreprises, n'est appliqué que de façon très exceptionnelle.

IX. Transposition de la directive 2011/82/UE du parlement européen et du conseil du 25 octobre 2011 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

1. Diagnostic

De par sa position géographique et sa forte capacité touristique, la France connaît une circulation de véhicules immatriculés à l'étranger importante. Cette tendance s'accroît : + 3,8 % en 2010.

Les poids lourds immatriculés à l'étranger représentent ainsi 28 % du trafic routier, 14 % des accidents mortels. Pour l'ensemble des véhicules non lourds immatriculés (motocyclettes, voiture de tourisme et véhicules utilitaires), les conducteurs des véhicules immatriculés à l'étranger représentent 2,2% des conducteurs responsables d'accidents mortels.

Or, 98% des accidents sont dus au non-respect du code de la route.

Un conducteur européen qui ne respecte pas le code de la route français doit payer une amende dans le pays où l'infraction a été commise. En cas d'interpellation sur place, le conducteur peut être contraint au paiement immédiat de l'amende afin de pouvoir reprendre son véhicule. Toutefois, le plus souvent, s'il n'a pas été interpellé avant son retour dans son pays d'origine aucune poursuite ne sera intentée contre le coupable étranger. C'est le cas des infractions constatées via le contrôle sanction automatisé.

La sanction peut être appliquée que s'il existe un accord bilatéral entre la France et le pays d'immatriculation du véhicule en infraction. Aujourd'hui, de tels accords sont opérationnels entre la France et le Grand-Duché du Luxembourg, ainsi qu'avec la Suisse, depuis le 30 juin 2012 avec la Belgique.

La difficulté à conclure de tels accords a été un frein à leur multiplication laissant perdurer un sentiment d'impunité des conducteurs européens sur le territoire national. En France, depuis la mise en place du dispositif de contrôle-sanction automatisé, on a observé que près de 25% des infractions constatées sont commises par des véhicules étrangers (jusqu'à 50% en été), alors qu'ils ne représentent qu'environ 4% du trafic routier.

Pour répondre à cet enjeu de sécurité routière rencontré également par les autres Etats de l'Union européenne, la Présidence française de l'Union européenne de 2008 a proposé la mise en place d'un dispositif européen adapté. Il s'agissait également, par là-même, de s'inscrire dans orientations stratégiques adoptées par l'Union européenne en matière de sécurité routière pour la décennie à venir (2011-2020). La réflexion européenne a abouti à la décision de mettre en place un instrument juridique, permettant de rendre opérables les échanges d'information dans ce domaine au niveau de l'Union. Il s'agit de la directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011, publiée au Journal officiel de l'Union européenne du 5 novembre 2011.

La date butoir de transposition a fixé au plus tard le 7 novembre 2013. La transposition et l'application effective de cette directive peuvent donc être anticipées afin que soit mis fin à l'impunité dont jouissaient les conducteurs d'un véhicule immatriculé dans un autre État membre de l'Union européenne. Des discussions avec d'autres États membres sont en cours pour une transposition rapide, avec le Royaume d'Espagne notamment qui connaît une forte présence de conducteurs français pendant la période estivale. La transposition rapide permettra la verbalisation des conducteurs en infraction d'autres États membres (jusqu'à 50 % des infractions dans les zones transfrontalières).

2. Définition des objectifs poursuivis

L'amélioration de la sécurité routière est un objectif central de la politique des transports de l'Union européenne. Une meilleure efficacité de l'échange transfrontalier des données relatives à l'immatriculation devrait faciliter l'identification des personnes soupçonnées d'avoir commis une infraction en matière de sécurité routière. Cette efficacité accrue accentuera l'effet dissuasif et incitera à la prudence les conducteurs de véhicules immatriculés dans les États membres et des Français conduisant leur véhicule de ces États. Une réduction du nombre de victimes d'accidents sur les routes est attendue.

Le projet d'article législatif vise ainsi à assurer un niveau élevé de protection de tous les usagers de la route qu'ils soient notamment ressortissants français ou d'un Etat membre de l'Union européenne. Pour ce faire, il permettra au sein de l'Union l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière. Il facilitera l'application des sanctions, lorsque lesdites infractions auront été commises en France et que le véhicule a été immatriculé dans un autre Etat de l'Union européenne. Pour autant, la portée de la transposition n'a trait qu'à l'échange de données et n'inclut pas de procédure de traitement des infractions comme la mise en œuvre de poursuites pénales.

Il s'agit aussi de garantir l'égalité de traitement entre les conducteurs, que les contrevenants soient résidents français ou non du moment qu'ils relèvent de la souveraineté d'un Etat membre et notamment de nos principaux voisins. Toutefois, les véhicules immatriculés au Royaume-Uni, en Irlande et au Danemark ne pourront faire l'objet d'échange de données au motif que ces Etats n'ont pas souhaité participer à la directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011.

Pour mettre en œuvre les dispositions de la directive, un système d'échange d'informations transfrontalier va être créé entre le système d'immatriculation des véhicules (article L330-1 du code de la route) et un système de requête automatisé géré par les autres Etats membres ayant transposé la directive 2011/82/UE. La réciprocité sera appliquée pour la France, dans les mêmes conditions, qui pourra alors interroger à distance les systèmes d'immatriculation via un système de requête automatisé.

Une fois transposée dans tous les États membres, en dehors du Royaume-Uni, de l'Irlande et du Danemark, la directive 2011/82/UE aura permis la mise en place d'un réseau d'échange de données électroniques dans toute l'UE afin de permettre d'identifier le propriétaire d'un véhicule et que les autorités de l'État où une infraction a été commise puissent envoyer l'avis de contravention ou la citation à comparaître au propriétaire du véhicule avec lequel l'infraction a été commise. Ce système prend tout son sens lorsque l'infraction routière a été relevée par un radar automatique, celui ne permettant pas d'établir immédiatement l'identité du contrevenant, tels que l'excès de vitesse ou le franchissement d'un feu rouge. Il est aussi utile lorsque la vérification des données d'immatriculation peut s'avérer nécessaire, dans le cas où le véhicule aurait été arrêté.

En France, l'installation technique de ces procédures informatiques sera confiée à l'Agence nationale des titres sécurisés (décret n°2007-240 du 22 février 2007). Le responsable des traitements de requêtes sera le ministre chargé de la sécurité routière qui désignera le service ayant la qualité de point de contact national avec les autres États membres. Les agents destinataires des données envoyées par les autres États seront principalement ceux ayant déjà un accès au SIV dans le cadre des procédures d'infractions routières et notamment les policiers et gendarmes chargés de ces missions. A ce titre, des agents de l'Agence nationale de traitement automatisé des infractions (décret n° 2011-348 du 29 mars 2011) seront également destinataires de ces données.

Les données échangées entre les États membres portent sur l'immatriculation des véhicules et concernent plus précisément les données relatives aux véhicules et les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

La communication des données ne s'opérera que lorsqu'un véhicule est en situation d'infraction. L'échange de données se réalisera sans considérer les qualifications nationales particulières à certains États qui assimilent parfois certains manquements à une obligation routière au non respect d'une obligation de droit administratif. La directive 2001/82/UE n'a en outre pas vocation à créer une harmonisation des obligations et sanctions s'imposant aux conducteurs dans les États membres.

Quelles que soient leur nature administrative ou pénale, la directive prévoit que seules 8 catégories d'infraction impliqueraient un échange de données :

- 1) excès de vitesse ;
- 2) non-port de la ceinture de sécurité ;
- 3) franchissement d'un feu rouge ;
- 4) conduite en état d'ébriété ;
- 5) conduite sous l'influence de drogues ;
- 6) non-port du casque ;
- 7) circulation sur une voie interdite ;
- 8) usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule.

La protection des données échangées, explicitement prévue par l'article 7 de directive 2011/82/UE, sera assurée par les dispositions et dispositif valant déjà en matière de données relatives à l'enregistrement et à la communication des informations relatives à la circulation des véhicules, l'article L. 330-1 du code de la route disposant que « l'enregistrement de toutes informations concernant les pièces administratives exigées pour la circulation des véhicules ou affectant la disponibilité de ceux-ci [...est...] soumis aux dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés ».

3. Recensement des options possibles en dehors de l'intervention d'une règle de droit nouvelle et les motifs du recours à une nouvelle législation

L'article 12 de la directive 2011/82/UE permet aux États membres de transposer la directive jusqu'au 7 novembre 2013 « au plus tard ».

L'impossibilité pour la France de mener de véritables actions de prévention dans les États étrangers, restant souverains sur le territoire, à l'adresse des conducteurs envisageant d'utiliser leurs véhicules pour circuler en France, a été prise en compte lors de l'élaboration du texte. Les campagnes de communication de la Sécurité routière ont par définition une diffusion avant tout nationale sur les supports télévision, radio et presse écrite. La communication sur le territoire national, spécifiquement à l'égard des conducteurs étrangers, est plus délicate à opérer. Durant l'été 2009, une campagne spécifique pour un usage pacifié des routes françaises, a cependant été tentée en direction des conducteurs étrangers de passage en France pour des raisons touristiques ou professionnelles. L'édition de plusieurs documents rappelant les règles en matière de limitation de vitesse, les principales caractéristiques du code de la route ou les avantages de l'éco-conduite ont été réalisés en plusieurs langues et diffusés aux barrières de péage des zones frontalières. Cependant, il est difficile de savoir dans quelles proportions cette campagne a participé une amélioration de la situation, le taux de contrevenants routiers étrangers ne baissant pas.

Ce constat légitime un autre mode d'intervention. La modification du droit positif a donc été privilégiée. A l'initiative de la France, le législateur européen a fait le choix d'intervenir en observant, sur le plan européen, que non seulement des progrès dans la réduction du nombre de tués sont allés décroissant entre 2001 et 2007 mais, qu'en plus, aucun progrès n'a été accompli en 2007: 0% de réduction du nombre tués dans l'UE. A l'initiative de la présidence française de l'UE qui constatait parallèlement qu'1/4 des infractionnistes routiers sur son territoire utilisent des véhicules immatriculés à l'étranger, l'élaboration d'une réponse européenne fut recherchée. L'option consistant à laisser la situation inchangée ayant été écarté, un projet de directive fut élaboré et adopté le 25 octobre 2011.

Sans que cela puisse impacter, le projet de transposition, il convient de signaler que la Commission européenne a saisi la Cour de Justice européenne pour faire invalider la base juridique de la directive 2011/82/UE du 25 octobre 2011. Contre l'avis de la Commission, cette directive a en effet été prise sur le fondement l'article 87 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne¹. À cette base « justice et affaires intérieures », la Commission préfère une base « transport »². Confirmant son opposition, la Commission a fait annexer une déclaration au procès-verbal du Conseil dans laquelle elle indique que l'article 87 §2 « ne constitue pas la base juridique appropriée » et qu'elle « se réserve par conséquent le droit d'utiliser tous les moyens de droit dont elle dispose ».

La Commission a ainsi saisi la Cour de Justice de l'Union européenne (CJUE) pour faire invalider la base juridique de la directive 2011/82/UE. Cependant, même si ce recours est accueilli favorablement par la CJUE, la décision de celle-ci préservera les effets de la directive comme le demande la Commission dans sa requête. En effet, la Commission partage l'objectif de cette directive et son fond n'est donc pas remis en cause. La Commission intervient en l'espèce comme la gardienne juridique des traités (article 17 du traité sur l'Union européenne : « La Commission [...] veille à l'application des traités ainsi que des mesures adoptées par les institutions »). La porte-parole du commissaire aux Transports a ainsi déclaré que « la Commission a demandé à la Cour de déclarer que les effets de l'acte soient maintenus jusqu'à ce qu'un nouvel acte soit adopté, avec la bonne base juridique ».

Si la CJUE fait droit à cette demande tout en annulant la directive pour défaut de base légale, la directive continuera de produire ses effets comme prévu à l'issue de la période de transposition dans les législations nationales, c'est-à-dire à la date du 7 novembre 2013. Le projet de transposition peut dès lors être maintenu.

4. Examen des différentes incidences prévisibles du dispositif envisagé

Cette directive établit un système d'échange d'information entre États membres, qui doit permettre aux États d'identifier les conducteurs d'autres pays membres qui ont commis des infractions routières sur leur territoire. Cette démarche vise à pouvoir ensuite faire suivre les amendes.

Néanmoins, la directive ne prévoit que l'accès mutuel aux données relatives à l'immatriculation. La réponse pénale apportée aux infractions constatées, tant en termes de niveau sanction que d'opportunité à poursuivre, continuera de relever des autorités compétentes de l'Etat où l'infraction

¹ « 1. L'Union développe une coopération policière qui associe toutes les autorités compétentes des États membres, y compris les services de police, les services des douanes et autres services répressifs spécialisés dans les domaines de la prévention ou de la détection des infractions pénales et des enquêtes en la matière. 2. Aux fins du paragraphe 1, le Parlement européen et le Conseil, [...] peuvent établir des mesures portant sur : a) la collecte, le stockage, le traitement, l'analyse et l'échange d'informations pertinentes;.... ».

² « 1. En vue de réaliser la mise en œuvre de l'article 90 [politique commune des transports] et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Parlement européen et le Conseil [...] établissent : [...] c) les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports; d) toutes autres dispositions utiles ».

a été commise. En conséquence, aucune procédure ne sera engagée sur ce fondement européen par l'État de résidence de l'infractionniste étranger si ce-dernier décide de ne pas donner suite aux convocations ou injonctions de payer qui pourraient lui avoir été adressées par l'Etat sur le territoire duquel l'infraction a été constatée. Toutefois, l'article 11 de la directive 2011/82/UE prévoit explicitement la possibilité d'une révision de celle-ci qui pourra éventuellement porter sur la problématique de l'application des sanctions.

Sachant que plus de 9 fois sur 10, l'accidentalité routière résulte d'une méconnaissance d'une ou plusieurs règles du code de la route, les nouvelles possibilités d'intervention permettent d'espérer une diminution du nombre d'infractions commises par les conducteurs étrangers sur les routes françaises avec, en conséquence, un effet sur le nombre global de tués et blessés sur les routes française (3970 tués et 65 024 blessés en 2011).

En termes de produit des amendes, les données disponibles ne permettent pas de distinguer la part des conducteurs étrangers des conducteurs européens concernés et d'obtenir par-là la sanction financière correspondante. En partant de l'hypothèse où ces conducteurs adoptent un comportement comparable à celui des conducteurs français, le produit estimatif des amendes des contraventions pourrait être de l'ordre de 5,5 millions d'Euros.

Au regard de l'impact sur la liberté du commerce, le renforcement du système de contrôle routier à l'égard des véhicules étrangers apparaît comme un moyen d'assurer une concurrence équitable entre les sociétés de transports étrangères qui peuvent actuellement s'affranchir du respect des verbalisations provenant des radars automatiques. La progression du volume d'activité liée à l'entrée en vigueur de la directive sera faible en 2013, sauf si des accords bilatéraux étaient conclus avant l'été (les flux sont très saisonniers) notamment avec l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas ou encore l'Espagne. L'impact en termes d'activité de la directive est attendu pour l'été 2014. L'activité du centre national de traitement des infractions (CNT) de Rennes est assurée soit par des sociétés privées (ATOS, Docapost, Intelcia...), soit par des services du ministère de l'Intérieur (CACIR et OMP national) qu'il conviendra éventuellement d'envisager de renforcer (une soixantaine de personnes à ce jour) et, pour l'OMP (officier du ministère public) de Rennes près du CNT, de lui adjoindre des compétences linguistiques (traitement des contestations d'étrangers). Concernant les titulaires du marché CNT, ces entreprises pourront sans difficulté s'organiser pour absorber la volumétrie additionnelle. Ce coût a été prévu dans la programmation budgétaire pluriannuelle.

5. Consultations menées

Le projet d'article législatif résulte d'une collaboration entre les services des ministères de l'intérieur (DSCR, UCLIR, DCPJ, DLPAJ, DSIC, DMAT, ANTAI) de la justice (DACG) et des affaires étrangères (DAJ). Le projet a enfin été validé en réunion tenue en novembre 2012 au SGAE.

6. Modalités de mise en œuvre de la réforme

Le projet de disposition législative devra être suivi de mesures réglementaires précisant les modifications de l'application SIV résultant de son ouverture aux points de contact des autres Etats membres participants au dispositif d'échanges de la directive 2011/82/UE. Un dossier de saisine de la CNIL sera constitué aux fins de présenter les modalités d'émission des données du SIV et de réception des données « immatriculations » des autres Etats membres participants. La conception et l'installation des dispositifs techniques reviendront à l'Agence nationale des titres sécurisés précitée qui assure déjà actuellement la gestion technique du SIV.

La réalisation de ces étapes juridiques et techniques permettra une mise en œuvre du système d'échanges dans les prochains mois et avec pour objectif cible l'été 2013 avec les États membres ayant déjà opéré la transposition de la directive. L'Espagne est notamment demandeur d'une telle collaboration. La mise en œuvre pendant la période estivale et la communication au grand public de celle-ci (aux frontières et sur autoroutes notamment) influenceront positivement sur le comportement des conducteurs étrangers. Le taux d'infraction, de l'ordre de 50 %, de ces conducteurs commencera à baisser. Des vies supplémentaires pourront ainsi être sauvées.

X. Ratification et modification de l'ordonnance n° 2011-504 du 9 mai 2011 portant codification de la partie législative du code de l'énergie

1. Présentation de la situation : l'objet de l'ordonnance du 9 mai 2011

Une première habilitation à créer par ordonnance la partie législative du code de l'énergie avait été donnée au Gouvernement par la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005, dans un délai de trente-six mois suivant la publication de ladite loi.

Il n'a toutefois pas été possible de faire aboutir un projet de code de l'énergie pour le 15 juillet 2008.

Une deuxième habilitation à créer un code de l'énergie par ordonnance a été accordée par l'article 92 de la loi du 12 mai 2009 de simplification et de clarification du droit et d'allègement des procédures. Cette habilitation autorise le Gouvernement, non seulement à procéder par ordonnance à la création de la partie législative du code de l'énergie, mais également à « *compléter le code de l'environnement pour y codifier les dispositions des lois n° 2006-686 du 13 juin 2006 relative à la transparence et à la sécurité en matière nucléaire et n° 2006-739 du 28 juin 2006 de programme relative à la gestion durable des matières et déchets radioactifs non reprises dans le code de l'énergie* », et ce afin qu'aucune disposition législative importante ne demeure sans support de codification.

Enfin, l'article 92 de la loi du 12 mai 2009 a été modifié par l'article 28 de la loi n° 2010-1488 du 7 décembre 2010 portant nouvelle organisation du marché de l'électricité, de manière à ce que le délai d'habilitation soit prorogé de six mois, la date limite de codification par voie d'ordonnance étant donc portée au 12 mai 2011.

Par ailleurs le Gouvernement a été habilité, par l'article 4 de la loi n° 2011 – 12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne, à transposer par voie d'ordonnance les directives 2009/72 et 2009/73 relatives respectivement aux règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et pour celui du gaz naturel, dans un délai de six mois .

Compte tenu des délais impartis à la fois pour procéder à l'élaboration de la partie législative du code de l'énergie et pour transposer les directives de 2009, ainsi que de l'expiration du délai de transposition en mars 2011, il a été décidé d'intégrer immédiatement au nouveau code les dispositions de transposition des directives 2009/72 et 2009/73.

1.1 Périmètre et plan du code

Le traitement de la partie législative du code a fait l'objet d'une analyse particulièrement approfondie de la part de la Commission supérieure de codification et de l'administration.

La question du périmètre a été longuement débattue afin de décider du code d'accueil des dispositions nucléaires découlant notamment des lois de 2006 (transparence et déchets). Il a été finalement décidé que les dispositions relatives aux installations nucléaires de base et à la politique d'information et de transparence à l'égard du public formaient un ensemble cohérent, ayant vocation à se retrouver au sein du code de l'environnement.

Un débat approfondi s'est également tenu avec la Commission supérieure de codification sur la structure du plan à retenir. Un plan en grande partie vertical, traitant chaque énergie et chaque secteur correspondant, a été privilégié pour des raisons de lisibilité et de compréhension immédiate

des normes s'appliquant à chaque activité.

L'équilibre à trouver, dans le plan et dans le code, entre la réalité de l'ouverture des marchés à la concurrence et l'importance des missions de service public qui demeurent un axe fondamental de la politique énergétique nationale a conduit à de multiples propositions et les nombreuses itérations intervenues conduisent à une balance satisfaisante qui rend compte à la fois de la réalité économique et des exigences régaliennes.

1.2 Cadre général de la transposition

1) Les deux directives 2009/72 et 2009/73 font partie du « 3^{ème} paquet du marché intérieur de l'énergie », adopté en juillet 2009, qui constitue la troisième étape d'ouverture des marchés énergétiques européens, entamée depuis 1996. Cette nouvelle étape a été jugée nécessaire en raison du constat de l'insuffisance de l'ouverture des marchés à la concurrence et du faible degré d'harmonisation des compétences des autorités de régulation nationales de l'énergie. Ces directives visent en particulier à accroître l'indépendance des gestionnaires de réseaux de transport d'électricité ou de gaz de manière à favoriser l'intégration des marchés énergétiques au sein de l'Union européenne.

Les directives offrent à cet effet aux États membres trois options jugées équivalentes pour accroître l'indépendance des gestionnaires des réseaux de transport : soit la séparation patrimoniale des réseaux de transport, option privilégiée par la Commission européenne, soit en confier la gestion à une société tierce tout en conservant leur propriété (modèle dit « ISO³ »), soit le renforcement de l'indépendance des gestionnaires de réseaux de transport sous le contrôle du régulateur, option dite « ITO⁴ ». Cette dernière option, inspirée du modèle français du réseau de transport d'électricité RTE, a été proposée et défendue par la France lors de la négociation des textes communautaires.

L'ordonnance effectue une transposition du dispositif « ITO ». Comme les dispositions relatives à l'indépendance des gestionnaires de réseaux de transport des deux directives sont identiques, l'option « ITO » a été retenue pour les deux secteurs et transposée de la même manière. Ce choix va permettre aux trois groupes énergétiques français EDF, GDF Suez et Total de demeurer des « entreprises verticalement intégrées », c'est-à-dire intervenant sur l'intégralité de la chaîne énergétique (production, transport, distribution et fourniture d'énergie). Les filiales de transport RTE, GRT-Gaz et TIGF devront adapter leur mode de fonctionnement et mettre en place un ensemble de règles de déontologie applicables à leurs salariés et dirigeants ainsi qu'à une partie de leurs administrateurs.

Conformément aux directives, la constitution de nouvelles entreprises intégrées est prohibée pour l'avenir. En revanche, rien n'interdit aux entreprises existantes de gaz ou d'électricité de choisir, dans le futur, la séparation patrimoniale pour leurs gestionnaires de réseau de transport.

Les nouvelles dispositions ont donc pour premier objet de faire évoluer les statuts des gestionnaires des réseaux de transport d'électricité ou de gaz naturel en imposant, d'une part, des conditions nouvelles pour leur fonctionnement, déjà fortement dérogoire au droit commun des sociétés anonymes et en créant, d'autre part, des procédures inédites en droit français .

Ainsi la Commission de régulation de l'énergie, au travers de la procédure dite « de certification » devra au plus tard d'ici mars 2012, vérifier que les sociétés de transport d'électricité ou de gaz remplissent bien l'ensemble des exigences posées dans l'option « ITO » de manière à pouvoir être

³ « Gestionnaire de réseau indépendant » (Independent System Operator)

⁴ «Gestionnaire de réseau de transport indépendant » (Independent Transmission Operator)

désignées comme gestionnaires de réseau. Par ailleurs, les sociétés de transport d'électricité ou de gaz devront également recruter un cadre, personne physique ou morale, chargé tout au long de l'année de contrôler la conformité des engagements d'indépendance pris et d'en référer de manière régulière à la Commission de régulation de l'énergie.

2) Le renforcement de l'indépendance des gestionnaires de réseaux de transport s'accompagne également d'un accroissement des compétences des autorités nationales de régulation vis-à-vis de ces gestionnaires de réseaux de transport, afin de contrôler *ab initio* et au cours du temps la réalité de cette indépendance vis-à-vis de leurs maisons mères.

La Commission de régulation de l'énergie dispose ainsi de nouvelles compétences en matière de suivi des investissements des gestionnaires des réseaux de transport. Les sociétés organisées selon le modèle ITO sont tenues d'élaborer un plan ou schéma décennal de développement du réseau dont l'irrespect peut conduire à des sanctions.

Ces directives confèrent aussi de nouvelles compétences aux autorités nationales de régulation afin de faciliter l'harmonisation des règles des marchés énergétiques, notamment en ce qui concerne les conditions d'accès et de raccordement aux infrastructures, y compris aux stockages souterrains de gaz. Par ailleurs, les modalités d'adoption des tarifs d'utilisation des infrastructures de gaz et des réseaux d'électricité sont adaptées.

L'ensemble de ces dispositions impacte les titres I et III du livre I du code de l'énergie, les titres II et III du livre III, ainsi que les titres II et III du livre IV de ce même code.

2. Les modifications du droit en vigueur insérées dans le projet de loi de ratification : modifications de forme ou visant à l'amélioration de la codification à droit constant

La plupart des dispositions du présent projet de loi de ratification n'appelle pas d'analyse d'impact, dès lors que ces dispositions n'ont de portée que formelle, ou visent à améliorer/compléter le travail de codification à droit constant. Il s'agit des dispositions de l'article 1 et de celles de l'article 3, à l'exception de ses points 8°, 9° et 36°(b), dont le détail figure en annexe IV de la présente étude d'impact.

3. Les modifications du droit en vigueur insérées dans le projet de loi de ratification : une modification de fond, présentation et impacts

L'article L.335-7 est ainsi modifié :

-(modification de forme, cf 2.)
- il est inséré, entre les premier et deuxième alinéas, un alinéa ainsi rédigé :

« Le barème des sanctions est défini par la Commission de régulation de l'énergie, sur proposition du gestionnaire du réseau public de transport. Son montant ne peut excéder, pour une année, 120 000 euros par mégawatt de capacité certifiée manquant. » (article 3, 35° du projet de loi de ratification);

3.1. Difficulté à résoudre

Il s'agit de codifier en son entier l'alinéa 10 de l'article 4-2 de loi n° 2000-108 du 10 février 2000, article créé par la loi n° 2010-1488 du 7 décembre 2010 portant nouvelle ouverture du marché de l'électricité, aux termes duquel :

« Un fournisseur qui ne justifie pas qu'il détient la garantie de capacité nécessaire à

l'accomplissement des obligations dont il a la charge encourt, après mise en demeure demeurée infructueuse d'apporter cette justification, une sanction pécuniaire prononcée par la Commission de régulation de l'énergie dans les conditions prévues à l'article 40. Cette sanction est déterminée de manière à assurer, à moyen terme, une incitation économique à la satisfaction des obligations faites aux fournisseurs. Le barème des sanctions est défini par la Commission de régulation de l'énergie, sur proposition du gestionnaire du réseau public de transport. »

Il n'a pas été possible de codifier à droit constant la dernière phrase de cet alinéa, dans la mesure où le pouvoir de définir un barème de sanctions indépendamment de toute limite maximale fixée par le législateur excède les pouvoirs susceptibles d'être confiés à une autorité administrative indépendante. Il s'agit donc, à l'occasion de la loi de ratification, de fixer un niveau maximal de sanction.

Ce niveau est proposé, pour une année, à 120 000 euros par mégawatt de capacité certifiée manquant.

En effet, la mise en place d'une obligation de capacité est destinée à imposer la mise en service de capacités de production ou d'effacements aux fournisseurs d'électricité. La sanction en cas de manquement doit être proportionnée au coût de mise en service d'une capacité supplémentaire afin d'éviter que les opérateurs ne choisissent de payer la sanction. Le coût d'un moyen de production supplémentaire est estimé dans le rapport sur la maîtrise de la pointe électrique remis en avril 2010 par MM. Serge Poignant et Bruno Sido à environ 60 000 € par mégawatt et par an. Le montant maximal proposé, à 120 000 € par mégawatt et par an, laisse une marge de manoeuvre suffisante pour mettre en place une sanction incitative sans qu'elle soit disproportionnée.

3. 2. Objectif poursuivi

Il s'agit d'encadrer le pouvoir d'une autorité administrative indépendante, en fixant dans la loi le montant maximal du barème des sanctions défini par la CRE en vue de sanctionner les manquements à l'obligation de contribution des fournisseurs à la sécurité d'approvisionnement.

3. 3. Options possibles en dehors de l'intervention d'une règle de droit nouvelle

Cette disposition étant de nature législative, il n'y a pas d'autre option que de la modifier par la loi.

3. 4. Impacts des dispositions retenues

Impact financier : la sanction pécuniaire à l'égard d'un fournisseur qui ne justifie pas qu'il détient les garanties de capacité nécessaires à l'accomplissement des obligations dont il a la charge, est déterminée de manière à assurer une incitation économique à l'investissement dans de nouvelles capacités de production. Elle n'a pas vocation à s'appliquer, dès lors que chaque fournisseur se met en situation de répondre aux besoins en capacité de l'ensemble de ses clients, au besoin en se fournissant sur le marché de gré à gré, voire en investissant dans de nouvelles centrales de production à la pointe. Dans ce sens, et dans le respect de leurs obligations contractuelles, il apparaît que la mesure ne devrait pas avoir d'autre répercussion financière pour les fournisseurs."

Impact juridique : mise en conformité du dispositif de sanction avec les exigences du droit constitutionnel.

3. 5. Consultations menées

L'élaboration d'un projet de transposition a été réalisée en étroite collaboration avec les services de la Commission de régulation de l'énergie, qui sera amenée à jouer un rôle important dans le futur dispositif. Il a fait l'objet de discussions approfondies avec les entreprises concernées (EDF, GDF SUEZ, TOTAL et leurs filiales de transport et de distribution d'électricité et de gaz).

Il a en outre été présenté devant des groupes de travail composés des parlementaires des commissions compétentes de l'Assemblée nationale et du Sénat. Le Conseil Supérieur de l'Energie a enfin été consulté.

XI. Transposition de l'article 8 de la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE

1. Éléments contextuels

Afin de contribuer à l'objectif d'amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique de l'Union européenne en 2020, la Commission européenne a présenté le 22 juin 2011 une proposition de directive pour s'assurer de la participation de tous les États Membres à cet objectif.

Une année de négociation a été nécessaire pour obtenir un accord sur la directive relative à l'efficacité énergétique qui a été adoptée par le Parlement européen le 11 septembre 2012, par le Conseil le 4 octobre et publiée au Journal officiel de l'Union européenne le 14 novembre 2012. La directive est entrée en vigueur le 5 décembre 2012. Le délai de transposition est fixé au 5 juin 2014.

L'article 8 de cette directive prévoit l'instauration d'un audit énergétique obligatoire dans les grandes entreprises qui nécessitera au niveau français de mettre en place un système de qualification des auditeurs et de qualifier ces auditeurs afin que le dispositif soit opérationnel pour la réalisation par les entreprises concernées du premier audit énergétique d'ici le 5 décembre 2015. Afin de faciliter la préparation des entreprises à cette mesure, il a été décidé de transposer cet article de la directive sans délai pour commencer le plus rapidement possible la concertation afin de permettre aux entreprises de se préparer en laissant un temps suffisant pour la formation des auditeurs et la réalisation des audits.

Le calendrier imposé par la directive est le suivant :

- le système doit être complètement défini avant juin 2014 ;
- les entreprises doivent réaliser leur premier audit dans un délai de 3 ans, donc avant décembre 2015 ;
- les audits suivants doivent être réalisés tous les 4 ans.

2. Présentation des dispositions envisagées

L'article 8 de cette directive prévoit l'instauration d'un audit énergétique obligatoire dans les grandes entreprises (la période entre deux audits ne devant pas excéder 4 ans). **Les petites et moyennes entreprises sont exemptées de l'obligation.**

Les audits énergétiques permettent aux entreprises d'identifier leurs potentiels d'économies d'énergie. Celles qui le souhaitent mettront en œuvre les préconisations qui en découlent, parmi lesquelles figurent généralement des mesures qui ne nécessitent aucun investissement ou qui sont rentables à court terme, ce qui leur permettra de diminuer leur facture énergétique, et donc d'améliorer leur compétitivité tout en contribuant à l'atteinte de l'objectif français d'économies d'énergie.

Les grandes entreprises qui ont mis en place un système de management de l'énergie type NF EN ISO 50001, ou équivalent, sont exemptées de l'obligation d'audit.

L'audit énergétique doit être réalisé par des personnes qualifiées ou agréées par des prestataires externes ou des experts internes.

L'article 13 de la directive prévoit l'instauration d'un régime de sanctions applicables en cas de non-respect des dispositions nationales adoptées en application de l'article 8 précité.

L'annexe XIV de la directive prévoit que le plan national d'action en matière d'efficacité énergétique qui sera périodiquement notifié à la Commission Européenne devra comprendre un rapport sur les entreprises concernées par l'article 8 et le nombre d'audits réalisés.

Le principe de l'audit obligatoire doit être fixé par la loi, l'article de transposition proposé prévoit :

- 1) le périmètre des entreprises soumises à cette obligation ;
- 2) les intervenants qui peuvent réaliser cet audit ;
- 3) le fait que l'audit devra être réalisé tous les 4 ans ;
- 4) la transmission des informations nécessaire suite à l'audit, notamment pour s'assurer que toutes les entreprises concernées respectent bien leur obligation et permettre à l'autorité administrative de remplir les obligations de reporting imposées par la directive ;
- 5) les sanctions en cas de non-respect.

L'ensemble de ces éléments figure dans la directive efficacité énergétique. La proposition de transposition ne prévoit aucune autre disposition que celles imposées par la directive.

3. Impacts

3.1 Impacts pour les entreprises

Cet audit concernera près de 5000 entreprises.

Le coût pour la réalisation d'un audit énergétique dépend nécessairement des procédés et des sources d'énergie consommées, il est estimé de l'ordre de 15 000 à 20 000 euros. Ce coût est cependant rapidement amorti :

- d'après le retour d'expérience de l'ADEME, 1 à 6 % d'économies d'énergie sont réalisées sur la base des seules recommandations sans investissement du rapport d'audit ;
- si l'entreprise décide de mettre en œuvre les autres préconisations (il appartient à l'entreprise de donner suite ou non aux recommandations de rapport d'audit), le temps de retour est généralement faible (souvent inférieur à 2 ans, et inférieur à 10 ans au maximum).

Les investissements sont facultatifs, et leurs coûts sont variables selon la taille de l'entreprise, son activité et ses précédents efforts en matière d'économies d'énergie.

Suivant la mise en œuvre des préconisations de l'audit, les investissements peuvent être rentabilisés très rapidement et entraîner une diminution des coûts liés à l'énergie et un gain net pour les entreprises.

3.2 Impacts environnementaux

La réalisation des préconisations des audits énergétiques engendrera des économies d'énergie importantes ce qui se traduira par une diminution de la consommation énergétique, et donc augmentera la sécurité d'approvisionnement et diminuera les émissions de gaz à effet de serre.

4. Présentation des consultations à mener

Le MEDDE a concerté avec l'ensemble des parties prenantes pendant toute la période de négociation de la directive pour mettre au point les positions françaises. En plus de contacts bilatéraux avec de grandes entreprises particulièrement impliquées dans l'efficacité énergétique, l'AFEP et le MEDEF ont ainsi été reçus à plusieurs reprises (réunions physiques le 5 janvier 2012 et le 1^{er} juin 2012, plus de multiples échanges par courrier électronique et téléphone), et leurs

représentants ont régulièrement fait part de leur soutien à l'article 8 de la directive et de leur satisfaction quant aux flexibilités ajoutées à la proposition initiale de la Commission : en particulier, la possibilité de faire réaliser ces audits par des experts internes, l'exemption pour les entreprises engagées dans une démarche certifiée de système de management de l'énergie, le report de la date du premier audit (3 ans au lieu de 2) ou encore l'allongement du délai entre deux audits (4 ans au lieu de 3).

Le MEDDE associera ces mêmes représentants à la rédaction des textes réglementaires d'application de cette loi. Les parties prenantes pourront donc s'exprimer sur les modalités opérationnelles de la mise en place de cette obligation prévue par une directive européenne.

Les textes réglementaires seront également soumis à l'avis du Commissaire à la simplification et du Conseil d'État.

5. Modalités de mise en œuvre

▲ Modalités opérationnelles prévues

Les modalités opérationnelles, notamment les objectifs et le degré d'approfondissement du processus d'audit énergétique, seront définies par décret en Conseil d'État après concertation avec l'ensemble des professionnels concernés. Les dispositions réglementaires devront également prévoir la reconnaissance de la compétence des auditeurs (« qualifiés ou agréés ») afin de pouvoir mener leur expertise dans les entreprises concernées.

▲ Des mesures transitoires pour faciliter la mise en œuvre

Afin de faciliter la préparation des entreprises à cette mesure, il a été décidé de transposer cet article de la directive sans délai pour commencer rapidement la concertation, et permettre aux entreprises de se préparer en laissant un temps suffisant pour la formation des auditeurs et la réalisation des audits.

L'ADEME développe depuis plusieurs années un système d'aides à la décision pour la réalisation d'audits énergétiques dans l'industrie ainsi que des aides pour la mise en œuvre des préconisations qui en découlent. Leur retour d'expérience très positif concerne essentiellement les PME dans la mesure où les grandes entreprises ont souvent les compétences en interne ou la capacité d'autofinancer la prestation d'audit. Le système d'aides à la décision de l'ADEME ainsi qu'un référentiel méthodologique du diagnostic énergétique dans l'industrie publié par l'AFNOR (diffusé et expérimenté depuis 2007) ont permis de préparer les entreprises. Dès que ces audits seront obligatoires, le système d'aides ADEME sera réorienté vers la mise en œuvre des préconisations des audits (études de faisabilité, aides à l'investissement) et vers la réalisation d'audits auprès des PME.

L'ADEME accompagnera la mise en œuvre du dispositif par des actions de communication et par l'actualisation de son système d'aides aux entreprises. Les modalités de déclaration de la réalisation de l'audit aux services déconcentrés et l'éventuelle transmission/mise à disposition des rapports d'audits aux mêmes services ou autres seront définies dans les dispositions réglementaires.

6. L'application outre-mer

Le projet de loi ne nécessite aucune disposition d'adaptation pour l'outre-mer.

XII. Transposition de la directive 2009/119/CE du 14 septembre 2009 faisant obligation aux États membres de maintenir un niveau minimal de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers

1. Diagnostic

La transposition de cette directive devait être achevée pour le 31/12/2012, elle modifie la législation et la réglementation des stocks stratégiques pétroliers constitués afin de faire face aux ruptures d'approvisionnement, que ces dernières aient pour origine une crise de caractère national ou international.

Cette transposition aura été menée en deux phases, dont la première, menée à bien en 2011 avait pour objet de réaliser les modifications ayant un impact d'ordre économique pour les opérateurs économiques concernés. La deuxième phase en cours aujourd'hui ne concerne que des dispositions « administratives », sans conséquences pour les opérateurs économiques. Cette deuxième phase modifie 6 textes réglementaires dont 2 décrets en Conseil d'État, qui a retenu les projets proposés par le gouvernement. Le Conseil d'État a néanmoins conseillé de modifier le code de l'énergie (partie législative) qui dans sa forme actuelle ne répond pas tout à fait aux dispositions de la directive.

Un tableau de concordance permet de faire état du droit national en vigueur, au regard des dispositions européennes à transposer.

2. Objectifs poursuivis par le projet de loi

Le projet de loi vise à la transposition conforme de la directive 2009/119/CE du 14 septembre 2009 faisant obligation aux États membres de maintenir un niveau minimal de stocks de pétrole brut et/ou de produits pétroliers.

3. Présentation de l'option envisagée

Les modifications demandées par le Conseil d'État concernent l'article L642-6 du code de l'énergie.

En effet, cet article fait du recours aux services de la SAGESS⁵ par le CPSSP⁶ une simple faculté en ce qui concerne l'acquisition ou la vente de stocks pétroliers. Or les dispositions portées par les projets de textes soumis au Conseil d'État désignent la SAGESS comme étant l'ECS⁷ française, c'est à dire la seule entité à pouvoir acquérir et vendre des stocks stratégiques pétroliers au sens de la directive. Dès lors, le CPSSP n'a plus d'autre choix que le recours à la SAGESS.

Le Conseil d'État, à l'occasion de l'examen du projet de décret modifiant le décret n°93-132 portant création du CPSSP, a estimé en séance que la loi n'était pas conforme à la directive et qu'elle devait être modifiée pour rendre obligatoire le recours à la SAGESS par le CPSSP.

4. Analyse des impacts

L'impact de la modification portée par le projet est nul.

Pour ce qui est de la modification de l'article L642-6, il ne fait que transférer des tâches de contractualisation d'un comité professionnel de développement économique (au sens de la loi n°78-654 du 22/06/1978) vers une société anonyme à but non lucratif. Ces contrats, jusqu'alors passés par le comité, engageaient déjà la société anonyme envers l'opérateur pétrolier tiers. Ce projet ne fait donc que proposer une prise en compte totale du contrat (passation et engagement) par la société

⁵ Société anonyme de gestion des stocks de sécurité

⁶ Comité professionnel des stocks stratégiques pétroliers

⁷ Entité centrale de stockage

anonyme.

Pour ce qui est de la création de l'article L642-1 bis, il ne s'agit que d'une retranscription des définitions figurant dans la directive à transposer.

5. Les consultations menées avant la saisine du Conseil d'État (obligatoires ou non), ainsi que le sens des avis

Cette modification n'est pas soumise à une consultation obligatoire.

6. La liste prévisionnelle des textes d'application nécessaires

Les textes d'application afférents à cet article ont déjà été examinés par le Conseil d'État. Leur modification a été menée afin qu'ils soient compatibles à la fois avec la version actuelle de l'article L642-6 et avec la version portée par le projet de loi.

Annexe I.- Conditions d'application outre-mer du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable

- ✧ Des conditions d'application spécifique à l'outre-mer sont l'objet même de l'article 11 du projet de loi :

En effet, au premier décembre 2010, date d'entrée en vigueur de la partie législative du code des transports édictée par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010, Saint-Barthélemy disposait au sein de l'Union européenne du statut de « région ultrapériphérique », statut en vertu duquel le droit de l'Union européenne y était applicable de plein droit. Le 1^{er} janvier 2012, Saint-Barthélemy a accédé au statut de « pays et territoire d'outre-mer » (PTOM) en vertu de la décision 2010/718/UE du Conseil européen du 29 octobre 2010 modifiant le statut à l'égard de l'Union européenne de l'île de Saint-Barthélemy.

À compter de cette date, le droit dérivé de l'Union européenne a cessé de s'appliquer à Saint-Barthélemy. La cessation de l'application des règlements communautaires à Saint-Barthélemy n'a pas pour autant conduit à un retour à un état du droit antérieur qui se serait suffi à lui-même. Il en résulte que la législation qui, à la date du 1^{er} janvier 2012, s'appliquait à Saint-Barthélemy et faisait référence à des règlements communautaires se trouve actuellement affectée, entachée de lacunes sources d'insécurité juridique. Face à cette difficulté, plusieurs types de réponses ont déjà été apportées, au moyen de la conclusion d'un traité entre la France et l'Union européenne en matière monétaire ou, plus modestement, de l'adoption de dispositions d'adaptation du droit applicable à Saint-Barthélemy inspirées des dispositions d'adaptation du droit applicable en Nouvelle-Calédonie et Polynésie française.

C'est cette seconde solution, l'adoption de dispositions d'adaptation du droit applicable à Saint-Barthélemy, qui a été privilégiée à ce jour pour la législation du code des transports. C'est ainsi que l'ordonnance n° 2012-872 du 12 juillet 2012 relative à l'application de divers règlements du Parlement européen et du Conseil en matière d'aviation civile a remplacé le titre III (Saint-Barthélemy) du livre VII (dispositions relatives à l'outre-mer) de la sixième partie (aviation civile) de la partie législative du code des transports afin notamment de rétablir l'application à Saint-Barthélemy des règles applicables en métropole en vertu du règlement du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne. Faute d'une habilitation plus large, ce rétablissement n'a alors pu concerner que le domaine de la sécurité de l'aviation civile.

Les dispositions qu'il est proposé d'intégrer au présent projet de loi, recourant à la méthode validée par le Conseil d'État à l'occasion de l'examen de l'ordonnance du 12 juillet 2012, procède de la même façon au rétablissement de l'application à Saint-Barthélemy de règles issues de divers règlements européens dans le domaine du transport aérien. Son adoption permettra de restituer leur cohérence aux règles applicables à Saint-Barthélemy relatives au transport aérien qui concernent les entreprises de transport aérien (article L. 6734-1.), l'exercice de l'activité de transporteur aérien public (articles L. 6734-2 et L. 6734-3), la responsabilité du transporteur aérien (article L. 6734-4) et les mesures de police (articles L. 6734-5 et L. 6734-6). En ce qui concerne le transport aérien, l'application à Saint-Barthélemy de l'article L. 6412-3 n'appelle pas de disposition d'adaptation dans la mesure où les services relevant du règlement (CE) 1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté ne peuvent avoir pour origine ou pour destination Saint-Barthélemy ni être exploités par un transporteur de cette collectivité.

Ces nouvelles dispositions sont ainsi insérées dans un chapitre IV (le transport aérien) du titre III (Saint-Barthélemy) créé par l'article 11 et non dans un chapitre III afin de respecter la méthode de codification retenue par l'ordonnance n° 2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports. Pour chaque collectivité d'outre-mer, cette ordonnance a en effet établi une

correspondance entre le numéro du chapitre du titre qui la régit et le numéro du livre de la sixième partie auquel il se réfère (ici le chapitre IV intitulé « le transport aérien » énonce les règles d'adaptation à Saint-Barthélemy du livre IV relatif au transport aérien de la sixième partie de la partie législative du code des transports).

- ▲ L'article 32 du projet de loi précise également l'applicabilité des dispositions de l'article 29 pour tenir compte des modalités de représentation de l'État au sein de ce département.
- ▲ Par ailleurs, concernant l'article 6, le Règlement (CE) n° 528/2012 ne prévoit aucune disposition spécifique aux régions ultrapériphériques. Aussi, conformément à l'article 299 du Traité instituant la Communauté Européenne, la Réglementation communautaire biocides est applicable au Départements français d'outre-mer (Guyane, Martinique, Guadeloupe, La Réunion et Mayotte). Les dispositions nationales s'y appliquent de manière équivalente.

Concernant les pays et territoires d'outre-mer, l'analyse de la Direction des Affaires Juridiques du MEDDE mène à considérer que les réglementations communautaire et nationale relatives aux biocides s'appliquent dans les territoires suivants :

- Saint-Martin
- Saint-Pierre-et-Miquelon
- Clipperton

La réglementation applicable aux produits biocides dans les territoires suivants relève donc du droit local :

- Saint-Barthélemy
- Polynésie française
- Wallis et Futuna
- Nouvelle-Calédonie
- Terres australes et antarctiques françaises

Enfin, concernant l'application outre-mer des dispositions des articles 30 et 31 , il convient de noter, d'une part, que l'obligation de constituer des stocks stratégiques pétroliers dans les collectivités d'outre-mer (COM) est légiférée par l'article L671-1 du code de l'énergie et réglementée par l'article 1 du décret n°95-597 du 6 mai 1995 et, d'autre part, que l'obligation de constituer des stocks stratégiques pétroliers dans les départements d'outre-mer (DOM) est légiférée par l'article L642-2 du code de l'énergie.

Aussi, le projet d'article 30 transposant les définitions de la directive européenne 2009/119/CE du 14 septembre 2009 doit pouvoir s'appliquer à l'intégralité de la législation et de la réglementation sur les stocks stratégiques ainsi qu'à l'ensemble des DOM et des COM afin que tous utilisent les mêmes termes.

Le projet de modification de l'article L642-6 (article 30) dispose d'une nouvelle répartition des missions entre le comité professionnel des stocks stratégiques pétroliers (CPSSP) et la Société anonyme de gestion des stocks de sécurité (SAGESS). Ces entités n'œuvrant que dans les DOM, l'article L642-6 ne concerne que les DOM.

Ces modifications du code de l'énergie ne requièrent aucune consultation préalable des conseils généraux de ces départements. En effet, étant donné qu'aucune nouvelle disposition d'adaptation du régime législatif et de l'organisation administrative n'est introduite d'une part et que les dispositions en vigueur n'évoluent pas d'autre part, elles n'entrent pas dans le champ d'application des articles L3444-1 et L4433-3-1 du code général des collectivités territoriales.

Annexe II.- Liste des consultations obligatoires dans le cadre du projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable

Articles 1er à 5 :

Ces projets d'articles ont été soumis pour avis (non requis sur un plan juridique) du Conseil Supérieur de la Prévention des Risques Technologiques (CSPRT), qui a été consulté le 20 novembre 2012.

Article 6 :

Bien que cela ne soit pas obligatoire, cet article a été soumis à la consultation de la Commission des Produits Chimiques et Biocides du 3 décembre 2012. Le projet d'article a de plus été transmis de manière informelle à l'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail (Anses) qui n'a pas émis de remarque.

Une information a été réalisée lors de la réunion du Conseil d'Orientation sur les Conditions de Travail du 4 décembre.

Article 9 :

Le Conseil supérieur de l'Ordre des vétérinaires a été consulté tout au long de l'élaboration de cet article du projet de loi. Plusieurs de ses propositions ont été reprises et le présent projet a recueilli son approbation.

Conformément à la circulaire du Premier ministre du 22 novembre 2011, la Direction Générale de la Compétitivité, de l'Industrie et des Services (DGCIS) a été associée à l'élaboration de ces dispositions relatives à la profession de vétérinaire.

Articles 13 à 23 :

Un certain nombre de réunions d'information et de consultation des partenaires sociaux maritimes ont été organisées entre le mois de décembre 2010 et le mois de septembre 2012.

Les ministères intéressés par le projet de texte (travail, justice, outre-mer, budget) ont été saisis le 20 avril 2012.

Ces dispositions ont en outre reçu un avis favorable du Conseil supérieur de la marine marchande le 5 juillet 2012.

Article 24 :

Le projet d'article législatif résulte d'une collaboration entre les services des ministères de l'intérieur (DSCR, UCLIR, DCPJ, DLPAJ, DSIC, DMAT, ANTAI) de la justice (DACG) et des affaires étrangères (DAJ).

Le projet a été validé en réunion tenue en novembre 2012 au SGAE.

Il doit encore être examiné par le Groupe interministériel permanent de la sécurité routière (GIPSR), présidé par le Délégué interministériel à la sécurité routière.

Article 29 :

Le Commissaire à la simplification doit être saisi de ces dispositions.

Annexe III.- Dispositions transitoires prévues par le projet de loi portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable

Des dispositions transitoires sont prévues pour l'entrée en vigueur des articles 1 à 4, 6, 7, 8 et 9 du projet de loi. Ces dispositions sont regroupées à l'article 33 du texte.

Articles 1-4 : Seveso 3

Il est prévu une entrée en vigueur de ce projet de loi au 1^{er} juin 2015 pour les articles 5 à 8 afin d'articuler correctement l'entrée en vigueur des dispositions de transposition de la directive Seveso 3 avec l'entrée en vigueur du règlement n° (CE) 1272/2008 du 31 décembre 2008 relatif à la classification, l'étiquetage et l'emballage des substances dangereuses (règlement CLP). Cette date permet également de laisser suffisamment de temps d'adaptation aux exploitants d'industries nouvellement concernées par le champ d'application de ce projet de loi et, plus largement de l'ensemble du dispositif juridique de transposition de la directive Seveso 3.

Article 6 : biocides

Il est prévu une entrée en vigueur de ce projet de loi au 1^{er} septembre 2013 conformément aux dispositions d'entrée en vigueur du Règlement 528/2012/CE.

Articles 7 et 8 : surveillance des produits dangereux

Il est prévu une entrée en vigueur de ce projet de loi au 1^{er} juillet 2013 afin de l'articuler correctement avec l'entrée en vigueur de l'ordonnance n° 2012-34 du 11 janvier 2012 portant simplification, réforme et harmonisation des dispositions de police administrative et de police judiciaire du code de l'environnement dont le recours à certains articles est prévu dans le présent projet de loi.

Article 9 : Vétérinaires

Des dispositions transitoires sont prévues à l'article 14 du projet, permettant aux sociétés d'exercice vétérinaire déjà constituées de se mettre en conformité avec les dispositions du code rural et de la pêche maritime telles qu'issues de la loi, en particulier de celles de l'article L. 241-17.

Annexe IV.- Description des modifications de forme ou visant à l'amélioration de la codification à droit constant insérées à l'article 28 du projet de loi

Au 3^{ème} alinéa (2°) de l'article 4 de l'ordonnance n° 2011-504 du 9 mai 2011 portant codification de la partie législative du code de l'énergie , les mots : « articles 713-1 et 713-2 » sont remplacés par les mots : « articles L.713-1 et L.713-2 » (article 1 du projet de loi de ratification). Il s'agit ici de rectifier une erreur rédactionnelle, la rédaction initiale faisant référence aux articles « 713-1 » et « 713-2 ».

A la troisième phrase de l'article L.111-1 du code de l'énergie, entre les mots : « consommateurs finals ou » et le mot : « fourniture », est inséré le mot : « de » ; rectification d'une erreur de syntaxe.

Au deuxième alinéa (1°) du I de l'article L. 111-8, les mots : « des articles » sont remplacés par le mot « de » ; rectification d'une erreur de syntaxe.

Au dernier alinéa (3°) de l'article L.111-26, entre les mots : « fixées par » et les mots : « l'article L. 111-33 », sont insérés les mots : « les deuxième et troisième alinéa de » ; rectification d'une erreur de renvoi.

Le I de l'article L.111-30 est ainsi modifié :

- Au deuxième alinéa (1°), les mots : « ne peuvent » sont remplacés par les mots : « ne peut » et le mot : « leur » (deux occurrences) est remplacé par le mot : « sa » ; rectification d'une erreur grammaticale.
- au cinquième alinéa (4°), les mots : « les deuxième et troisième alinéas de » sont supprimés ; rectification d'une erreur de renvoi.

A l'article L.111-40, entre les mots : « séparation juridique » et les mots : « entre les activités », sont insérés, les mots : « , réalisée en application de l'article L.111-7, » ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 7 de la loi n° 2004-803.

Au premier alinéa de l'article L.111-43, les mots : « du présent chapitre et de la présente sous-section » sont remplacés par les mots : « de la présente section et de la présente sous-section » ; rectification d'une erreur de renvoi.

Au deuxième alinéa de l'article L. 111-48, les mots : « du présent chapitre et de la présente sous-section » sont remplacés par les mots : « de la présente section et de la présente sous-section » ; rectification d'une erreur de renvoi.

A l'article L.111-68, les mots : « de 30% » sont remplacés par les mots : « du tiers » ; il s'agit d'une rectification de codification de l'article 24 de la loi n° 2004-803.

A l'article L.111-72, les mots : « Chaque gestionnaire » sont remplacés par les mots : « Le gestionnaire » ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 16 de la loi 2000-108.

Le II de l'article L. 111-82 est ainsi modifié :

4. au troisième alinéa (2°), les mots : « L. 111-91 » sont remplacés par les mots : « L. 111-97 » ; rectification d'une erreur de renvoi.
5. au quatrième alinéa (3°), les mots : « L. 135-2 et L. 142-20 » sont remplacés par les mots : « L. 135-3 et L. 142-21 » ; rectification d'une erreur de renvoi.

A l'article L.111-95, entre les mots : « Conseil d'État » et le mot : « précise », sont insérés les mots : « , en tant que de besoin, » ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 23 de la loi n° 2000-108.

A l'article L. 111-101, entre les mots : « de service public » et les mots : « qui lui incombent », sont insérés les mots : « , mentionnées à l'article L. 131-32, » ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 2 de la loi n° 2003-8.

Au cinquième alinéa (4°) de l'article L.111-106, les mots : « au premier alinéa de » sont remplacés par le mot : « à » ; rectification d'une erreur de renvoi.

Au troisième alinéa (2°) de l'article L.121-8, les mots : « L.121-5 » sont remplacés par les mots : « L.122-6 » ; rectification d'une erreur de renvoi.

Au 3^{ème} alinéa de l'article L.121-14, les mots : « par l'organisme mentionné à l'alinéa précédent » sont remplacés par les mots : « par l'opérateur ou par l'organisme mentionnés aux deux alinéas précédents » ; il s'agit d'une amélioration à la codification de l'article 5 I de la loi n° 2000-108.

A l'article L.121-34, les mots : « les distributeurs » sont remplacés par les mots : « GDF-Suez et les entreprises locales de distribution pour leur activité de fourniture mentionnées au 2° du I et au II de l'article L.111-53 » ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 17 de la loi n° 2003-8.

Au I de l'article L.121-46, les mots : « ainsi que les sociétés gestionnaires des réseaux de transport et de distribution » sont remplacés par les mots : « ainsi que les filiales gestionnaires de réseaux de transport ou de distribution issues de la séparation juridique imposée à Electricité de France et à GDF en application des articles L.111-7 et L.111-57 » ; il s'agit d'une amélioration à la codification de l'article 1 de la loi n° 2004-803.

Au premier alinéa de l'article L.131-1, les mots : « fixés par l'article 1^{er} de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique » sont remplacés par les mots : « mentionnés au titre préliminaire du présent livre » ; rectification d'une erreur de renvoi.

Au deuxième alinéa de l'article L.131-2, les mots : « au même article » sont remplacés par les mots : « à l'article L.336-1 » ; rectification d'une erreur de renvoi.

Au troisième alinéa (1°) de l'article L. 132-5, les mots : « à l'article » sont remplacés par les mots « aux articles L. 132-2 et » ; rectification d'une erreur de renvoi.

A l'article L.134-9, les mots : « visés à l'article 1^{er} de la loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique » sont remplacés par les mots : « mentionnés au titre préliminaire du présent livre » ; rectification d'une erreur de renvoi.

L'article L.134-19 est ainsi modifié :

- Au sixième alinéa, entre les mots « L.111-91 à L.111-94 » et les mots : « , L.321-11 et L.321-12 », sont insérés les mots : « , L.111-97 » ; rectification d'une erreur de renvoi.
- Au huitième alinéa, les mots : « section 1 » sont remplacés par les mots : « section 2 du chapitre 1 », et entre les mots « de réseaux » et les mots : « d'électricité », sont insérés les mots : « de transport » ; la première modification est une rectification d'erreur de renvoi ; la deuxième modification est une amélioration apportée à la codification de l'article 38 I de la loi n° 2000-108.

A la première phrase de l'article L.134-26, les mots : « mentionné à l'article L.134-19 » sont remplacés par les mots : « mentionnés à l'article L.134-19 » ; rectification d'une erreur grammaticale.

A l'article L.134-31, entre les mots : « fournisseur d'électricité » et les mots : « a reçu », sont insérés les mots : « ou de gaz naturel » ; il s'agit d'une amélioration à la codification de l'article 40 de la loi n° 2000-108.

L'article L. 135-4 est ainsi modifié :

- Le premier alinéa est supprimé ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 33 II (en tant qu'il concerne la CRE) de la loi n° 2000-108.
- Au deuxième alinéa, les mots : « Ces agents ont également » sont remplacés par les mots : « Les agents mentionnés à l'article L. 135-3 ont » ; adaptation liée à la suppression du premier alinéa.

Au premier alinéa de l'article L. 135-12, les mots : « fonctionnaires et » sont supprimés ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 33 III (en tant qu'il concerne la CRE) de la loi n° 2000-108.

Au deuxième alinéa de l'article L.135-13, les mots : « fonctionnaires et » sont supprimés ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 43 (en tant qu'il concerne la CRE) de la loi n° 2000-108.

A l'article L.142-3, les mots : « L.311-41 » sont remplacés par les mots : « L.314-1 » ; rectification d'une erreur de renvoi.

A l'article L.142-6, les mots : « à l'article L.142-1, à l'article L.142-4 et à l'article L.142-5 » sont remplacés par les mots : « aux articles L.142-1, L.142-2, L.142-4 et L.142-5 » ; rectification d'une erreur de renvoi.

A l'article L.142-14, les mots : « L.642-2 à L.642-10 » sont remplacés par les mots : « L.642-2 à L.642-9 » ; rectification d'une erreur de renvoi.

L'article L. 142-22 est ainsi modifié :

a) Le premier alinéa est supprimé ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 33 II (en tant qu'il concerne le gouvernement) de la loi n° 2000-108.

6. Au deuxième alinéa, le mot : « également » est supprimé ; adaptation liée à la suppression du premier alinéa.

Au titre de la section 2 du chapitre IV du titre IV du livre I, ainsi qu'aux articles L.144-3 à L.144-6, les mots « L'IFP Energies nouvelles » sont remplacés par les mots « IFP Energies nouvelles » ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 95 de la loi n° 2005-781.

A l'article L.211-3, les mots : « prévues aux articles L. 341-1 à L. 341-4 du code de la recherche ainsi qu'aux articles L. 351-1 à L. 355-1 du même code » sont remplacés par les mots : « du chapitre II de la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011 de simplification et d'amélioration de la qualité du droit » : rectification d'une erreur de renvoi.

Au dernier alinéa du I de l'article L.321-6, les mots «, après avis de la Commission de régulation de l'énergie » sont supprimés ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 14 de la loi n° 2000-108.

L'article L.335-7 est ainsi modifié :

- au premier alinéa, les mots : « L.134-26 à L.134-34 » sont remplacés par les mots « L.134-26 et L.134-31 à L.134-34 » ; rectification d'erreurs de renvoi.

b).....(modification de fond, cf 3.)

L'article L.335-8 est inséré après l'article L.333-3 et re-numéroté : « Article L.333-4 » ; il s'agit d'une rectification de positionnement de l'article L.335-8 : cet article concernant les sanctions en cas de manquement à une disposition relative à l'achat pour revente ou à la fourniture de secours trouve sa place au chapitre IV du titre III du livre III (l'achat pour revente) plutôt qu'au chapitre V des mêmes titre et livre (contribution des fournisseurs à la sécurité d'approvisionnement d'électricité).

A l'article L. 341-5, le mot : « avis » est remplacé par le mot : « proposition » ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 4 IV de la loi n° 2000-108.

La dernière phrase du troisième alinéa de l'article L. 342-11 est complétée par les mots : « lorsque que ce raccordement est effectué par le gestionnaire du réseau public de distribution » ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 18 de la loi n° 2000-108.

Les articles L.362-1, L.362-2, L.362-3, L.362-4 et L.362-5 sont re-numérotés respectivement « Article L.361-1 », « Article L.361-2 », « Article L.361-3 », « Article L.361-4 », « Article L.361-5 » : rectification d'une erreur de numérotation.

A l'article L.433-7, les mots : « d'ancrage, d'appui, » sont supprimés ; il s'agit d'une amélioration de la codification de l'article 35 (en tant qu'il concerne le gaz) de la loi du 8 avril 1946.

A l'article L. 433-8, la première phrase est supprimée et, à la deuxième phrase, les mots « non plus » sont supprimés ; il s'agit d'une amélioration de la codification de l'article 12 (en tant qu'il concerne le gaz) de la loi du 15 juin 1906.

A l'article L.446-2, les mots : « à des conditions déterminées » sont supprimés ; il s'agit d'une amélioration apportée à la codification de l'article 7 VI de la loi n° 2003-8.

A l'article L.452-5, les mots : « à l'article L.452-4 » sont remplacés par les mots : « à l'article L.452-1 » ; rectification d'une erreur de renvoi.

Les articles L.521-18, L.521-19, L.521-20, L.521-21, L.521-22 et L.521-23 sont re-numérotés respectivement « Article L.522-1 », « Article L.522-2 », « Article L.522-3 », « Article L.522-4 », « Article L.523-1 », « Article L.523-2 » ; rectification d'une erreur de numérotation.