



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

Bruxelles, le 13 janvier 2005

5343/05

**Dossier interinstitutionnel:
2004/0249 (CNS)**

ATO 4

NOTE

du : Secrétariat Général du Conseil
aux : Délégations

n° prop. Cion: 14686/04 ATO 121 (COM(2004) 716 final)

Objet: Proposition de directive du Conseil relative à la surveillance et au contrôle des transferts de déchets radioactifs et de combustible usé

Les délégations trouveront ci-joint le commentaires de la délégation belge sur le sujet mentionné ci-dessus.

Projet de directive relative à la surveillance et au contrôle des transferts de déchets radioactifs et de combustibles usés (doc.2004/0249(CNS)).

Commentaires de la Belgique

La Belgique remercie la Commission pour le projet de directive relative à la surveillance et au contrôle des transferts de déchets radioactifs et de combustibles usés (doc.2004/0249(CNS)). La Belgique est favorable à ce projet de simplification et de modification de la directive 92/3 et souhaite émettre les commentaires et demandes de clarifications suivantes. Celles-ci sont sans préjudice de remarques ultérieures qui pourraient être jugées utiles.

Le projet proposé conserve la plupart des dispositions de la directive antérieure 92/3. Cependant, la restructuration du contenu de ces dispositions, certains ajouts et extensions du champ d'application ou certains changements dans les termes et les définitions, modifient les procédures actuelles et leur structure. Il serait utile aux délégations de disposer d'un diagramme (déjà développé pour la directive 92/3) indiquant pour chaque transfert, les étapes des procédures ainsi que les rôles des différents acteurs (pays d'origine, de destination et de transit, intra ou hors UE). Un tel diagramme apporterait une vue exhaustive des procédures à suivre et constituerait une base pour les échanges et réflexions qui prendront place.

Article 1

L'objectif principal de ce projet, basé sur le chapitre III du Traité, est d'établir un dispositif propre à protéger la population des risques liés aux transports de déchets radioactifs ou de combustibles usés. Les éventuels liens avec le domaine des garanties sont ténus. L'introduction de cet objectif dans l'article 1 para.1 induit des ambiguïtés inutiles. Il convient de supprimer cette référence. Eventuellement, un considérant pourrait mentionner l'effet positif que l'application de la directive pourrait avoir sur les garanties des matières nucléaires. Il faut noter à cet égard que les transports de matières nucléaires font l'objet de dispositions précises dans le règlement relatif à l'application des garanties Euratom COM 2002/99.

Article 3

Certaines définitions ont été reprises de la Convention commune sur la sûreté de la gestion du combustible usé et sur la sûreté de la gestion des déchets radioactifs. Cependant dans le cas de la définition des déchets radioactifs le mot 'or' a été rajouté.

(1) '*radioactive waste*' means radioactive material in gaseous, liquid or solid form for which no further use is foreseen by the countries of origin and destination, or by a natural or legal person whose decision is accepted by these countries, and/or which is controlled as radioactive waste by a regulatory body under the legislative and regulatory framework of the countries of origin, transit and destination;

Quelle est la raison de cet ajout?

Article 5

La structure en chapitres de la directive a été supprimée, dès lors, les mesures relatives aux transports vers, et en provenance, d'Etats hors de l'UE ne sont apparemment plus rassemblées. L'application de l'article 11 qui vise à obtenir le consentement préalable de l'Etat hors UE soulève dès lors la question de savoir si les mesures de l'article 5, relatives à la transmission de la demande de transports aux pays tiers, sont d'application. En d'autres termes, est-il nécessaire de demander l'approbation du transport visé aux éventuels pays tiers de transit hors UE ? Dans l'affirmative, il faut noter que ces Etats n'étant pas liés légalement par la directive, ils ne seraient pas tenus d'en suivre les dispositions visées. Par ailleurs, cela soulèverait le problème de la libre circulation en zone maritime (de transit). Dans la négative, il serait souhaitable de préciser dans l'article 5 que les Etats de transit hors UE ne sont pas visés ou/et de préciser dans la définition des pays de transit qu'elle ne couvre que les EM.

Article 6

La suppression de l'option relative au refus de la procédure d'approbation automatique (article 17 de la directive 92/3) est de nature à créer des problèmes. En effet, l'organisation d'un

transport de déchets radioactifs ou de combustibles usés nécessite la mise en œuvre de nombreux moyens et la délivrance de plusieurs autorisations. Les autorisations visées dans la directive 92/3 ou dans l'actuel projet n'en constituent qu'une partie. L'organisation et le partage des compétences au niveau national, relatives aux transports, varient d'un Etat à l'autre. En Belgique, tout comme dans d'autres EM, c'est l'autorité de sûreté qui est en charge d'assurer la cohérence des transports dans leur ensemble et délivre les autorisations nécessaires. Dans ce contexte, elle ne peut autoriser le transport international et délivrer son approbation vis-à-vis des autorités du pays d'origine (art.6) que lorsque l'ensemble des critères nécessaires au bon déroulement du transport ont été remplis (y compris les mesures internes nationales). Or, l'expérience a montré que certaines demandes étaient soumises très tôt dans le processus d'organisation du transport international. Dès lors, l'imposition d'un délai fixe de trois mois (+ 1 mois optionnel), s'avère être en pratique trop court, puisque l'organisation de pareils transports est souvent significativement plus longue. Cette situation obligerait les autorités nationales à notifier un refus de transport à cause du délai qui viendrait à terme, provoquant de la sorte un surcroît de travail administratif (soumission d'une nouvelle demande). La Belgique estime donc nécessaire de maintenir, pour les EM qui le souhaitent, l'option de refus de la procédure d'approbation automatique (article 17 de la directive 92/3).

Compte tenu de l'argumentaire développé, le considérant 10 du projet de directive n'est pas fondé et devrait être supprimé.

Article 9

Le paragraphe 1 a été ajouté. Après examen il semble être redondant avec le paragraphe 2. Des clarifications quant aux raisons précises de cet ajout seraient utiles. De plus, dans ce para.1 seuls les EM de destination sont visés, qu'en est-il des éventuels Etats de transit ?

Le para.2 provient de l'article 15 de la directive 92/3. Il semble cependant utile de préciser la notion de 'Member State of dispatch', quelle serait la différence avec l'EM d'origine ?

Article 11

Au para.4 un délai de deux semaines est prévu. Par souci de cohérence avec l'article 8 il faudrait adopter le même délai (15 jours ou deux semaines) dans les deux articles.

Article 17

Le délai de transposition de un an est court. Bien qu'il s'agisse de modifier une directive existante, déjà transposée en droit national, le processus législatif comporte un nombre d'étapes qui ne sont pas compressibles et requièrent un délai identique quelle que soit l'étendue des modifications visées. Un délai de transposition de deux ans est préférable.

Article 19 para.1

Afin d'être complet et d'éviter toute ambiguïté, il conviendrait de mentionner que les transports qui ont fait l'objet d'une approbation par les autorités compétentes de l'EM d'origine avant la date d'entrée en vigueur de la nouvelle directive, sont également visés et seront soumis aux dispositions de la directive 92/3. La formulation suivante pourrait convenir :

Where the application for authorisation has been duly submitted to, **or approved by**, the competent authorities of the country of origin before (*same date as Article 17(1)*) Directive 92/3/Euratom will be applicable to all shipment operations covered by the same authorisation.
