

N° 102

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

Annexe au procès-verbal de la séance du 25 novembre 1996.

PROJET DE LOI

MODIFIÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,
EN DEUXIÈME LECTURE,

sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie,

TRANSMIS PAR

M. LE PREMIER MINISTRE

À

M. LE PRÉSIDENT DU SÉNAT

(Renvoyé à la commission des Affaires économiques et du Plan.)

L'Assemblée nationale a modifié, en deuxième lecture, le projet de loi dont la teneur suit :

Voir les numéros :

Sénat : Première lecture : 304, 337, 366 et T.A. 132 (1995-1996).

Deuxième lecture : 435 (1995-1996), 32, 36 et T.A. 20 (1996-1997).

Assemblée nationale : Première lecture : 2817, 2835, 2849 et T.A. 557.

Deuxième lecture : 3069, 3122 et T.A. 594.

Environnement.

.....
Art. 2.

..... Conforme

TITRE PREMIER

SURVEILLANCE, INFORMATION, OBJECTIFS DE QUALITÉ DE L'AIR, SEUILS D'ALERTE ET VALEURS LIMITES

Art. 3.

L'État assure, avec le concours des collectivités territoriales dans le respect de leur libre administration et des principes de la décentralisation, la surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement. Il confie à l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie la coordination technique de la surveillance de la qualité de l'air. Des objectifs de qualité de l'air, des seuils d'alerte et des valeurs limites sont fixés, après avis du Conseil supérieur d'hygiène publique de France, en conformité avec ceux définis par l'Union européenne ou, à défaut, par l'Organisation mondiale de la santé. Ces objectifs, seuils d'alerte et valeurs limites sont régulièrement réévalués pour prendre en compte les résultats des études médicales et épidémiologiques.

Au sens de la présente loi, on entend par :

– objectifs de qualité, un niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connaissances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement, à atteindre dans une période donnée ;

– seuils d'alerte, un niveau de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère au-delà duquel une exposition de courte durée présente un risque pour la santé humaine ou de dégradation de l'environnement à partir duquel des mesures d'urgence doivent être prises ;

– valeurs limites, un niveau maximal de concentration de substances polluantes dans l'atmosphère, fixé sur la base des connais-

sances scientifiques, dans le but d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de ces substances pour la santé humaine ou pour l'environnement.

Les substances dont le rejet dans l'atmosphère peut contribuer à une dégradation de la qualité de l'air au regard des objectifs mentionnés au premier alinéa sont surveillées, notamment par l'observation de l'évolution des paramètres propres à révéler l'existence d'une telle dégradation. Les paramètres de santé publique susceptibles d'être affectés par l'évolution de la qualité de l'air sont également surveillés.

Un dispositif de surveillance de la qualité de l'air et de ses effets sur la santé et sur l'environnement sera mis en place au plus tard : pour le 1^{er} janvier 1997 dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants, pour le 1^{er} janvier 1998 dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et pour le 1^{er} janvier 2000 pour l'ensemble du territoire national. Les modalités de surveillance sont adaptées aux besoins de chaque zone intéressée.

Un décret fixe les objectifs de qualité de l'air, les seuils d'alerte et les valeurs limites ainsi que la liste des substances mentionnées au sixième alinéa. La liste et la carte des communes incluses dans les agglomérations de plus de 250 000 habitants ainsi que dans les agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants sont annexées à ce décret.

Dans chaque région et dans la collectivité territoriale de Corse, l'État confie la mise en œuvre de cette surveillance à un ou des organismes agréés. Ceux-ci associent, de façon équilibrée, des représentants de l'État et de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, des collectivités territoriales, des représentants des diverses activités contribuant à l'émission des substances surveillées, des associations agréées de protection de l'environnement, des associations agréées de consommateurs et, le cas échéant, faisant partie du même collège que les associations, des personnalités qualifiées. Les modalités d'application du présent alinéa sont définies par un décret en Conseil d'État.

Les matériels de mesure de la qualité de l'air et de mesure des rejets de substances dans l'atmosphère, ainsi que les laboratoires qui effectuent des analyses et contrôles d'émissions polluantes, sont soumis à agrément de l'autorité administrative. Celle-ci détermine les méthodes de mesure et les critères d'emplacement des matériels utilisés.

Les agréments délivrés en application du présent article peuvent être retirés lorsque les organismes et laboratoires ainsi que les matériels de mesure ne satisfont plus aux conditions qui ont conduit à les délivrer.

Art. 4.

..... Conforme

TITRE II

PLANS RÉGIONAUX POUR LA QUALITÉ DE L'AIR

Art. 7.

..... Conforme

TITRE III

PLANS DE PROTECTION DE L'ATMOSPHERE

Art. 9.

I. – Dans toutes les agglomérations de plus de 250 000 habitants, ainsi que dans les zones où, dans des conditions précisées par décret en Conseil d'État, les valeurs limites mentionnées à l'article 3 sont dépassées ou risquent de l'être, le préfet élabore un plan de protection de l'atmosphère, compatible avec les orientations du plan régional de la qualité de l'air s'il existe.

II. – Le projet de plan est, après avis du comité régional de l'environnement et des conseils départementaux d'hygiène concernés, soumis, pour avis, aux conseils municipaux et, lorsqu'ils existent, aux organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale intéressés. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Il est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

III à V. – *Non modifiés*

Art. 10.

Le plan de protection de l'atmosphère a pour objet, dans un délai qu'il fixe, de ramener à l'intérieur de la zone la concentration en polluants dans l'atmosphère à un niveau inférieur aux valeurs limites visées à l'article 3, et de définir les modalités de la procédure d'alerte définie à l'article 12.

Lorsque des circonstances particulières locales liées à la protection des intérêts définis aux articles premier et 2 le justifient, le plan de protection de l'atmosphère peut renforcer les objectifs de qualité de l'air mentionnés à l'article 3 et préciser les orientations permettant de les atteindre. Il peut, également, renforcer les mesures techniques mentionnées aux articles 19 et 20.

Le décret mentionné à l'article 11 *bis* précise les mesures qui peuvent être mises en œuvre pour atteindre les objectifs fixés par le plan de protection de l'atmosphère, notamment en ce qui concerne les règles de fonctionnement et d'exploitation de certaines catégories d'installations, l'usage des carburants ou combustibles, les conditions d'utilisation des véhicules ou autres objets mobiliers, l'augmentation de la fréquence des contrôles des émissions des installations, des véhicules ou autres objets mobiliers, et l'élargissement de la gamme des substances contrôlées.

.....

Art. 11 *bis*.

Les modalités d'application du présent titre sont fixées par décret en Conseil d'État pris après avis du Conseil supérieur des installations classées et du Conseil supérieur d'hygiène publique de France.

TITRE III *bis*

MESURES D'URGENCE

.....

Art. 13 *bis*.

En cas de mesure de restriction ou de suspension de la circulation des véhicules décidée par le préfet dans le cadre d'une procédure d'alerte, l'accès aux réseaux de transport public en commun de voyageurs est assuré gratuitement.

TITRE IV

PLANS DE DÉPLACEMENTS URBAINS

Art. 14.

L'article 28 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs est remplacé par trois articles ainsi rédigés :

« Art. 28. – Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas directeurs et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a pour objet de coordonner tous les modes de déplacement, en affectant préférentiellement la voirie aux transports collectifs et aux modes de transport les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.

« Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants définies au huitième alinéa de l'article 3 de la loi n° du précitée ou recoupant celles-ci.

« Art. 28-1. – Les orientations du plan de déplacements urbains portent sur :

« 1° A La diminution du trafic automobile ;

« 1° Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied ;

« 2° L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en œuvre d'actions d'information sur la circulation ;

« 3° L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs, en privilégiant les véhicules peu polluants ;

« 4° Le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;

« 5° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

« Art. 28-2. – Le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains sur le territoire qu'il couvre. Les services de l'État sont associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

« Le projet de plan est arrêté par délibération de l'autorité organisatrice puis, sous un délai de trois mois, soumis pour avis aux conseils municipaux, généraux et régionaux intéressés ainsi qu'aux préfets. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan est réputé favorable. Le projet, auquel sont annexés les avis des personnes publiques consultées, est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

« Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est approuvé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice des transports.

« Le plan est mis en œuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

« Si, dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi n° du précitée, le plan n'est pas approuvé, le préfet procède à son élaboration selon les modalités prévues au présent

article. Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête publique, le plan est approuvé par le préfet après délibération de l'autorité organisatrice des transports. La délibération est réputée prise si elle n'intervient pas dans un délai de trois mois après transmission du projet de plan.

« Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant.

« Le plan est révisé dès lors que les objectifs de qualité de l'air visés à l'article 10 de la loi n° du précitée n'ont pas été atteints.

« Art. 28-3. – Dans la région d'Ile-de-France, le plan de déplacements urbains est élaboré ou révisé à l'initiative de l'État. Ses prescriptions doivent être compatibles avec les orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France prévu par l'article L. 141-1 du code de l'urbanisme.

« Le syndicat des transports parisiens, le conseil régional d'Ile-de-France et le conseil de Paris sont associés à son élaboration et délibèrent sur le projet de plan. Le préfet de police et les préfets des départements concernés sont également associés à son élaboration. Les représentants des professions et des usagers des transports, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement sont consultés à leur demande sur le projet de plan.

« Le projet de plan est soumis pour avis aux conseils municipaux et généraux concernés. L'avis qui n'est pas donné dans un délai de six mois après transmission du projet est réputé favorable. Le projet est ensuite soumis à enquête publique dans les conditions prévues par la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 précitée. Éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, le plan est arrêté par l'autorité administrative. Les décisions prises par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation ayant des effets sur les déplacements dans le périmètre de transports urbains doivent être compatibles ou rendues compatibles avec le plan.

« Au terme d'une période de cinq ans, le plan fait l'objet d'une évaluation et est révisé le cas échéant.

« Le plan de déplacements urbains est annexé au schéma directeur de la région d'Ile-de-France et est modifié en même temps que celui-ci, selon les procédures qui ont présidé à son élaboration. »

.....

TITRE V

URBANISME ET ENVIRONNEMENT

Art. 16.

L'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée est ainsi modifié :

I. - *Non modifié*.....

II. - Le troisième alinéa est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Ces schémas directeurs comprennent une analyse globale des effets sur l'environnement et sur la santé. »

Art. 17.

I. - Le code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1° A l'article L. 110, après les mots : « zones urbaines et rurales », sont insérés les mots : « et de rationaliser la demande de déplacements » ;

2° A l'article L. 121-10, après les mots : « utilisation de l'espace », sont insérés les mots : « de maîtriser les besoins de déplacements », et après les mots : « risques technologiques », sont insérés les mots : « ainsi que les pollutions et nuisances de toute nature » ;

3° Au premier alinéa de l'article L. 122-1, après le mot : « préservation », la fin de la première phrase est ainsi rédigée : « de la qualité de l'air, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains » et, dans la deuxième phrase, après les mots : « Ils prennent en considération », sont insérés les mots : « l'impact des pollutions et nuisances de toute nature induites par ces orientations ainsi que » ;

4° Au 1° de l'article L. 123-1, après les mots : « denrées de qualité supérieure », sont insérés les mots : « les orientations des plans de déplacements urbains s'ils existent, » ;

5° Le 2° de l'article L. 123-1 est complété par les mots : « , ainsi que, à l'intérieur des périmètres des plans de déplacements urbains, les règles concernant le droit d'implanter des parcs de stationnement

pour les véhicules automobiles en conformité avec les orientations de ces plans » ;

6° La deuxième phrase du premier alinéa de l'article L. 311-4 est complétée par les mots : « et les orientations du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe » ;

7° Le quatrième alinéa de l'article L. 421-3 est complété par les mots : « ou de la réalisation des travaux nécessaires à la desserte des constructions par des transports collectifs urbains ».

II. – Les dispositions du présent article ne s'appliquent aux documents d'urbanisme existants que lors de leur mise en révision engagée à l'initiative de la collectivité locale ou de l'établissement public de coopération intercommunale concerné.

.....
Art. 18 et 18 bis.

.....Conformes

TITRE VI

MESURES TECHNIQUES NATIONALES DE PRÉVENTION DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE ET D'UTILISATION RATIONNELLE DE L'ÉNERGIE

Art. 19.

I. – En vue de réduire la consommation d'énergie, et de limiter les sources d'émission de substances polluantes nocives pour la santé humaine et l'environnement, des décrets en Conseil d'État définissent :

– les spécifications techniques applicables à la fabrication, à la mise sur le marché, au stockage, à l'utilisation, à l'entretien et à l'élimination des biens mobiliers autres que les véhicules visés à l'article 21 ;

– les spécifications techniques applicables à la construction, l'utilisation, l'entretien et la démolition des biens immobiliers ;

- les conditions de contrôle des opérations mentionnées aux deux alinéas précédents.

II. - Les décrets mentionnés au I peuvent aussi :

1° Imposer aux constructeurs et utilisateurs de contrôler les consommations d'énergie et les émissions de substances polluantes de leurs biens, à leur diligence et à leurs frais ;

2° Prescrire les conditions de limitation de la publicité ou des campagnes d'information commerciale relatives à l'énergie ou à des biens consommateurs d'énergie lorsqu'elles sont de nature à favoriser la consommation d'énergie dans les cas autres que ceux prévus à l'article premier de la loi n° 74-908 du 29 octobre 1974 relative aux économies d'énergie ;

3° *Supprimé*

III et IV. - *Non modifiés*

V. - Pour répondre aux objectifs de la présente loi, un décret en Conseil d'État fixe les conditions dans lesquelles certaines constructions nouvelles devront comporter une quantité minimale de matériaux en bois avant le 1^{er} janvier 2000.

.....

Art. 20.

Les décrets prévus à l'article 19 fixent les conditions dans lesquelles les autorités administratives compétentes sont habilitées à :

1° Définir des normes de rendement applicables à certaines catégories d'appareils consommateurs d'énergie ;

2° et 3° *Non modifiés*

4° Prescrire l'obligation d'indiquer le montant annuel des frais de chauffage, d'eau chaude et de climatisation des logements ou locaux à usage tertiaire proposés à la vente ou à la location et préciser les méthodes de mesure ;

5° Prescrire l'obligation d'équiper les immeubles d'habitation ou à usage tertiaire dont le permis de construire a été déposé plus de six mois après la date de publication de la présente loi, de dispositifs permettant le choix et le remplacement, à tout moment de la vie du bâtiment, de tout type d'énergie ;

5° *bis (nouveau)* Prescrire l'obligation d'entretien périodique des équipements de chauffage, de production d'eau chaude et de climatisation ;

6° Prescrire les conditions dans lesquelles seront limitées, à compter du 31 décembre 1998, les émissions de composés organiques volatils liées au ravitaillement des véhicules dans les stations-service d'un débit supérieur à 3 000 mètres cubes par an.

Art. 20 *bis*.

La loi n° 80-531 du 15 juillet 1980 relative aux économies d'énergie et à l'utilisation de la chaleur est ainsi modifiée :

I A (*nouveau*). – Dans le premier alinéa de l'article 5, après les mots : « réseaux de distribution de chaleur », sont insérés les mots : « et de froid ».

I B (*nouveau*). – Dans le premier alinéa du même article, après les mots : « une utilisation rationnelle des ressources énergétiques », sont insérés les mots : « et de prévenir, réduire ou supprimer les pollutions atmosphériques de proximité ».

I. – *Non modifié*.....

II. – La première phrase du deuxième alinéa du même article est ainsi rédigée :

« Ce classement est prononcé par le préfet après enquête publique pour une durée déterminée qui ne peut excéder trente ans. »

III et IV. – *Non modifiés*.....

IV *bis (nouveau)*. – Dans le premier alinéa de l'article 7, les mots : « ou de tout ensemble d'installations nouvelles » sont remplacés par les mots : « ou renouvelée ».

IV *ter (nouveau)*. – Le premier alinéa du même article est complété par une phrase ainsi rédigée :

« L'obligation de raccordement au réseau visée au présent article vaut obligation d'utiliser la chaleur produite par ce réseau. »

V, VI et VII. – *Non modifiés*

VII *bis (nouveau)*. – A la fin du premier alinéa de l'article 10, les mots : « aux articles 7 et 8 » sont remplacés par les mots : « à l'article 7 ».

VIII. – *Non modifié*

Art. 21.

I. – *Non modifié*

II. – Il est inséré, avant l'article L. 8 du code de la route, un article L. 8 A ainsi rédigé :

« *Art. L. 8 A.* – Les véhicules doivent être construits, commercialisés, exploités, utilisés, entretenus et, le cas échéant, réparés de façon à assurer la sécurité de tous les usagers de la route et à minimiser la consommation d'énergie, la création de déchets non valorisables, les émissions de substances polluantes, notamment de dioxyde de carbone, visées à l'article 2 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ainsi que les autres nuisances susceptibles de compromettre la santé publique.

« La consommation énergétique des véhicules et leurs méthodes de mesure doivent être affichées sur le lieu de leur vente ou de leur location.

« Les véhicules automobiles font l'objet d'une identification fondée sur leur contribution à la limitation de la pollution atmosphérique. Les véhicules ainsi identifiés peuvent notamment bénéficier de conditions de circulation et de stationnement privilégiées.

« Des décrets en Conseil d'État déterminent les conditions d'application du présent article. »

III. – Il est inséré, après l'article L. 8 A du code de la route, un article L. 8 B ainsi rédigé :

« *Art. L. 8 B.* – Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° du précitée, sous réserve des contraintes liées aux nécessités du service, l'État et ses établissements publics administratifs, les établissements publics à caractère industriel et commercial et les entreprises nationales n'appartenant pas au secteur concurrentiel ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements, lorsqu'ils gèrent directement ou indirectement une flotte de plus de vingt véhicules et lors du renouvellement de leur parc automobile, acquièrent ou utilisent dans la proportion minimale de 20 %, des véhicules fonctionnant à l'énergie électrique, au gaz de pétrole liquéfié ou au gaz naturel. Cette mesure s'applique à l'ensemble des véhicules desdits parcs automobiles à l'exception de ceux dont le poids total autorisé excède 3,5 tonnes.

« Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

IV (*nouveau*). – L'article 25 de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965 fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis, est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« 1) L'installation ou la modification d'un réseau de distribution d'électricité public destiné à alimenter en courant électrique les emplacements de stationnement des véhicules, notamment pour permettre la charge des accumulateurs de véhicules électriques. »

TITRE VII

DISPOSITIONS FINANCIÈRES ET FISCALES

.....

Art. 23 bis.

A compter du 1^{er} janvier 1997, les exploitants de réseaux de transport public en commun de voyageurs faisant équiper leurs véhicules de transport en commun, mis en circulation entre le 1^{er} janvier 1991 et le 1^{er} juillet 1996, de systèmes permettant de réduire les émissions polluantes bénéficient d'un remboursement du coût de cet équipement à hauteur de la moitié de son prix d'acquisition et dans la limite de 8 000 F par véhicule de transport en commun. Les systèmes ouvrant droit à remboursement doivent être agréés par arrêté conjoint du ministre chargé du budget, du ministre chargé des transports et du ministre de l'environnement.

.....

Art. 25.

I. – Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 F *bis* ainsi rédigé :

« Art. 1599 F bis. – Le conseil général peut, sur délibération, exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur les véhicules qui fonctionnent, exclusivement ou non, au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.

« La délibération prend effet dans le délai prévu à l'article 1599 H. »

II. - Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 *nonies* A ainsi rédigé :

« Art. 1599 *nonies* A. - L'Assemblée de Corse peut, sur délibération, exonérer de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur les véhicules qui fonctionnent, exclusivement ou non, au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié.

« La délibération prend effet dans le délai prévu à l'article 1599 *duodecies*. »

Art. 26.

Il est inséré, dans le code général des impôts, un article 1599 *octodecies* A ainsi rédigé :

« Art. 1599 *octodecies* A. - Le conseil régional peut, sur délibération, exonérer de la taxe proportionnelle prévue au I de l'article 1599 *sexdecies* la délivrance de certificats d'immatriculation des véhicules automobiles terrestres à moteur qui fonctionnent, exclusivement ou non, au moyen de l'énergie électrique, du gaz naturel véhicules ou du gaz de pétrole liquéfié. »

.....

Art. 27 bis (nouveau).

Il est inséré, après la première phrase du premier alinéa de l'article 39 AC du code général des impôts, une phrase ainsi rédigée :

« En outre, les cyclomoteurs acquis à l'état neuf à compter du 1^{er} janvier 1997 qui fonctionnent exclusivement au moyen de l'énergie électrique peuvent faire l'objet d'un amortissement exceptionnel sur douze mois à compter de la date de leur première mise en circulation. »

TITRE VIII

CONTRÔLES ET SANCTIONS

.....

TITRE IX

DISPOSITIONS DIVERSES

.....

Art. 37 bis (nouveau).

L'article 10 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« En outre, le comité étudie les différents aspects de la pollution atmosphérique et de ses effets sur l'environnement et la santé, avec le concours des organismes agréés chargés de la surveillance de la qualité de l'air prévus à l'article 3 de la loi n° du sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie. »

Art. 38.

..... Conforme

Art. 39 (nouveau).

I. – Au premier alinéa de l'article 7 de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 précitée, après les mots : « prescriptions techniques visant », la fin de la première phrase est ainsi rédigée : « l'ensemble des installations soumises aux dispositions de la présente loi ou certaines catégories d'entre elles. »

II. – Les prescriptions techniques fixées par l'arrêté ministériel du 1^{er} mars 1993 relatif aux prélèvements et à la consommation d'eau ainsi qu'aux rejets de toute nature des installations classées demeurent applicables tant que le ministre chargé des installations classées n'exerce pas les compétences que lui confère l'article 7 précité.

Art. 40 (nouveau).

L'article L. 2243-3 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

1° Dans la première phrase du premier alinéa, les mots : « deux ans » sont remplacés par les mots : « six mois » ;

2° Dans le deuxième alinéa et la seconde phrase du dernier alinéa, les mots : « de deux ans » sont supprimés.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 22 novembre 1996.

Le Président,

Signé : PHILIPPE SÉGUIN.