



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7934

Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Date de dépôt : 20-12-2021

Date de l'avis du Conseil d'État : 13-12-2022

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
20-12-2021	Déposé	7934/00	<u>3</u>
04-03-2022	Avis de la Chambre des Salariés (21.1.2022)	7934/01	<u>12</u>
15-03-2022	Avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement [...]	7934/02	<u>15</u>
05-05-2022	Avis de la Chambre de Commerce (18.3.2022)	7934/03	<u>20</u>
22-07-2022	Avis du Conseil d'État (22.7.2022)	7934/04	<u>23</u>
20-10-2022	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (02) de la reunion du 20 octobre 2022	02	<u>28</u>
24-10-2022	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7934/05	<u>35</u>
13-12-2022	Avis complémentaire du Conseil d'État (13.12.2022)	7934/06	<u>40</u>
23-02-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (12) de la reunion du 23 février 2023	12	<u>43</u>
16-03-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (15) de la reunion du 16 mars 2023	15	<u>48</u>
17-03-2023	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Jessie Thill	7934/07	<u>84</u>
22-03-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°40 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°7934	<u>93</u>
22-03-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°40 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote n°2 - Projet de loi N°7934	<u>96</u>
24-03-2023	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (24-03-2023) Evacué par dispense du second vote (24-03-2023)	7934/08	<u>99</u>
26-05-2023	Publié au Mémorial A n°255 en page 1	Mémorial A N° 255 de 2023	<u>102</u>
	Résumé du dossier	Résumé	<u>105</u>

7934/00

N° 7934

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**déterminant le régime des sanctions applicables
en cas de violation des dispositions du règlement
(UE) 2021/782 du Parlement européen et du
Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obliga-
tions des voyageurs ferroviaires (refonte)**

* * *

*(Dépôt: le 20.12.2021)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (3.12.2021).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	3
4) Commentaires des articles.....	4
5) Résumé du projet de loi	5
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	6

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique. – Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte).

Palais de Luxembourg, le 3 décembre 2021

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. Le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions peut prononcer les sanctions administratives suivantes :

- l'avertissement écrit et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, tout service ferroviaire de transport de voyageurs a le droit d'être entendu par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge du service ferroviaire de transport de voyageurs sanctionné.

Art. 2. Le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

Le non-respect des obligations définies aux articles 6, 9, 11, 17, 18, 19, 20 et 22 du règlement (UE) 2021/782 précité est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 8, 10, 13, 14, 15, 16, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29 et 30 du règlement (UE) 2021/782 précité est sanctionné par une amende administrative de 2.000 euros.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 3. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Art. 4. Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions du ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions prises dans le contexte de la présente loi.

Art. 5. La loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires est abrogée.

Art. 6. La présente loi entre en vigueur le 7 juin 2023.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*

EXPOSE DES MOTIFS

CONSIDERATIONS GENERALES

Le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires constitue une refonte du règlement (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Il a notamment pour objet de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs afin d'aider à accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport. D'après le législateur européen, en dépit des progrès considérables réalisés dans le domaine de la protection des consommateurs dans l'Union européenne, la protection des voyageurs ferroviaires doit encore être améliorée, étant donné que ce dernier est la partie faible du contrat de transport.

La refonte accorde les mêmes droits aux voyageurs ferroviaires qui effectuent des trajets internationaux et intérieurs visant ainsi à élever le niveau de protection des consommateurs dans l'Union européenne et à garantir à la fois des conditions de concurrence équitables pour les entreprises ferroviaires et un niveau uniforme de droits pour les voyageurs. Les voyageurs devraient recevoir les informations les plus précises possibles concernant leurs droits. Étant donné que certains formats de billets ne permettent pas que des informations soient imprimées sur ces billets, il devrait être possible de les fournir par d'autres moyens.

Il connaît une transposition partielle par la voie de règlement grand-ducal en cours de procédure réglementaire portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (UE) n°2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte) et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

Comme son intitulé l'indique, ce règlement grand-ducal prévoit, d'une part, une dérogation pour le Luxembourg en ce qui concerne certains services de transport ferroviaire et notamment les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, ce qui réduit considérablement le champ d'application du règlement communautaire en question. D'autre part, ledit règlement grand-ducal institue le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions comme autorité compétente chargée de son application.

C'est la raison pour laquelle le projet de loi sous rubrique qui contient le régime des sanctions applicables en cas de violation d'une disposition du règlement (UE) n° 2021/782, propose de continuer un régime des sanctions restreint et adapté. A cet effet, il suggère d'appliquer uniquement deux types de sanctions administratives en cascade :

- l'avertissement et
- l'amende administrative variant entre 250 et 10.000 euros.

Étant donné que les peines doivent être en rapport avec le manquement et ne pas être disproportionnées par rapport aux faits qu'elles sont censées sanctionner, le législateur a particulièrement pris soin de ne pas punir indistinctement toutes les infractions prévues d'une amende uniforme, mais de proportionner les amendes administratives à la gravité des faits qui les motivent et en fonction de l'éventuelle récidive.

Enfin, le projet de loi prévoit, d'attribuer le pouvoir de sanctions au ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

ad article 1^{er}

L'article 1^{er} énonce l'objet du présent projet de loi qui consiste en l'élaboration d'un catalogue de sanctions administratives visant à produire un effet dissuasif sur les destinataires visés par le règlement (UE) 2021/782.

Il institue le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions comme autorité responsable pour exercer le pouvoir de sanctions lorsqu'une infraction au règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte) a été constatée.

Un système restreint de sanctions prévoit soit un avertissement, pour les fautes de moindre gravité, soit une amende administrative variant entre 250 et 10.000 euros.

L'article sous examen impose en outre l'obligation pour le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions de motiver ses décisions et d'écouter toute société de chemin de fer associée dans la prestation d'un service ferroviaire de transport de voyageur qui veut profiter de son droit d'être entendu.

ad article 2

L'avertissement administratif est prévu pour les fautes de moindre gravité et peut prendre la forme, soit d'observations orales, soit d'observations écrites.

L'article sous examen présente le tableau des comportements punissables et des amendes administratives correspondantes dont les montants varient entre 250 et 10.000 euros.

D'autant plus, l'article sous examen prend en compte le cas de la récidive auquel le montant est porté au double.

Lorsque le comportement fautif est punissable pénalement, aucune amende administrative ne peut être infligée.

ad article 3

L'article sous examen fixe les modalités de recouvrement des amendes administratives.

ad article 4

Le législateur prévoit la possibilité d'un recours en réformation, afin de permettre au juge administratif, au-delà du contrôle qu'il opère dans le cadre du recours en annulation, d'examiner l'opportunité de la décision attaquée et d'y substituer sa propre décision.

ad article 5

L'article sous examen abroge la loi du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

ad article 6

L'article 6 prévoit la date d'entrée en vigueur du présent avant-projet de loi.

*

RESUME DU PROJET DE LOI

Le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires constitue une refonte du règlement (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Il a notamment pour objet de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs afin d'aider à accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport. D'après le législateur européen, en dépit des progrès considérables réalisés dans le domaine de la protection des consommateurs dans l'Union européenne, la protection des voyageurs ferroviaires doit encore être améliorée, étant donné que ce dernier est la partie faible du contrat de transport.

La refonte accorde les mêmes droits aux voyageurs ferroviaires qui effectuent des trajets internationaux et intérieurs visant ainsi à élever le niveau de protection des consommateurs dans l'Union européenne et à garantir à la fois des conditions de concurrence équitables pour les entreprises ferroviaires et un niveau uniforme de droits pour les voyageurs. Les voyageurs devraient recevoir les informations les plus précises possibles concernant leurs droits. Étant donné que certains formats de billets ne permettent pas que des informations soient imprimées sur ces billets, il devrait être possible de les fournir par d'autres moyens.

Il connaît une transposition partielle par la voie de règlement grand-ducal en cours de procédure réglementaire portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (UE) n°2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte) et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

Comme son intitulé l'indique, ce règlement grand-ducal prévoit, d'une part, une dérogation pour le Luxembourg en ce qui concerne certains services de transport ferroviaire et notamment les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, ce qui réduit considérablement le champ d'application du règlement communautaire en question. D'autre part, ledit règlement grand-ducal institue le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions comme autorité compétente chargée de son application.

C'est la raison pour laquelle le projet de loi sous rubrique qui contient le régime des sanctions applicables en cas de violation d'une disposition du règlement (UE) n° 2021/782, propose de continuer un régime des sanctions restreint et adapté. A cet effet, il suggère d'appliquer uniquement deux types de sanctions administratives en cascade :

- l'avertissement et
- l'amende administrative variant entre 250 et 10.000 euros.

Étant donné que les peines doivent être en rapport avec le manquement et ne pas être disproportionnées par rapport aux faits qu'elles sont censées sanctionner, le législateur a particulièrement pris soin de ne pas punir indistinctement toutes les infractions prévues d'une amende uniforme, mais de proportionner les amendes administratives à la gravité des faits qui les motivent et en fonction de l'éventuelle récidive.

Enfin, le projet de loi prévoit, d'attribuer le pouvoir de sanctions au ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

*

FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Avant-projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte).
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Anouk Ensich, Irena Medakovic
Téléphone :	24784426 et 24784481
Courriel :	anouk.ensich@tr.etat, irena.medakovic@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	déterminer les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte)
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
Date :	21/09/2021

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles :
 Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :
 - Entreprises/Professions libérales : Oui Non
 - Citoyens : Oui Non
 - Administrations : Oui Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l’entreprise et/ou son secteur d’activité ?)
 Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d’une façon régulière ? Oui Non
 Remarques/Observations :

5. Le projet a-t-il saisi l’opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d’autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
 Remarques/Observations :

¹ N.a. : non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
- Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
 - des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
 - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
- Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
- Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
 - b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
- Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
- Si oui, lequel ?

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
 - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez pourquoi :
 - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur : www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

7934/01

N° 7934¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**déterminant le régime des sanctions applicables
en cas de violation des dispositions du règlement
(UE) 2021/782 du Parlement européen et du
Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obliga-
tions des voyageurs ferroviaires (refonte)**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

(21.1.2022)

Par lettre du 30 novembre 2021, Monsieur François Bausch, ministre de la Mobilité et des Travaux publics, a soumis le projet de règlement grand-ducal portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Le projet de règlement grand-ducal a pour objet de prévoir une série de mesures en vue de l'entrée en vigueur du règlement européen.

2. Il s'agit d'établir des règles applicables à partir du 7 juin 2023 pour les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, qui sont dispensés de l'application de certains articles du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

3. Notre Chambre professionnelle se doit de réitérer son point de vue en matière de libéralisation exagérée dans le cadre du transport ferroviaire et de renvoyer à ses remarques y relatives contenues dans ses avis antérieurs.

Outre les considérations générales itérativement soulevées, la CSL rappelle ses préoccupations relatives aux caractéristiques indispensables du service public garantissant à tout citoyen un droit au transport public fonctionnant sous des auspices de qualité et de protection.

C'est la raison pour laquelle la CSL conteste la remise en cause du service public dans le cadre du transport par rail et à une perte des atouts issus des principes communs tels que : universalité et égalité d'accès, continuité, sécurité, adaptabilité, qualité, efficacité, accessibilité tarifaire, transparence, protection des groupes sociaux défavorisés, protection des usagers, des consommateurs et de l'environnement, participation des citoyens.

De l'avis de notre chambre professionnelle, le contrat de service public contenant les garanties indispensables relatives aux droits des voyageurs doit être connu suffisamment à l'avance, permettant ainsi en toute transparence un dialogue constructif à tous les niveaux appropriés.

En outre, afin de garantir aux usagers des services de transport ferroviaire une information adéquate relative à leurs droits et obligations ainsi qu'un encadrement renforcé de leur sécurité, il importe de prévoir la présence au moins d'un agent d'accompagnement dans chaque train, dont le profil correspond aux règles minimales communes de certification.

Tout un chacun devra ainsi pouvoir bénéficier d'un service de transport public sûr et de qualité.

*

Sur base des remarques et objections formulées dans ses avis successifs, la Chambre des salariés désapprouve le présent projet de règlement grand-ducal.

Luxembourg, le 21 janvier 2022

Pour la Chambre des salariés,

Le Directeur,
Sylvain HOFFMANN

La Présidente,
Nora BACK

7934/02

N° 7934²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**déterminant le régime des sanctions applicables
en cas de violation des dispositions du règlement
(UE) 2021/782 du Parlement européen et du
Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obliga-
tions des voyageurs ferroviaires (refonte)**

* * *

**AVIS DE LA CHAMBRE DES FONCTIONNAIRES
ET EMPLOYES PUBLICS**

**sur le projet de loi et projet de règlement grand-ducal portant
dérogation pour certains services de transport ferroviaire au
règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil
du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs
ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de
l'application dudit règlement**

(22.2.2022)

Par deux dépêches du 30 novembre 2021, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a demandé l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics sur les projets de loi et de règlement grand-ducal spécifiés à l'intitulé.

Les projets en question visent à:

- mettre en œuvre au niveau national les mesures de protection des voyageurs ferroviaires prévues par le règlement (UE) 2021/782;
- désigner le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions comme autorité compétente pour l'application dudit règlement européen;
- déterminer les sanctions administratives pouvant être prononcées par le ministre du ressort en cas de violation des dispositions en matière de protection des voyageurs ferroviaires par l'exploitant d'un service ferroviaire de transport de voyageurs.

Les deux textes soumis pour avis à la Chambre des fonctionnaires et employés publics appellent les remarques suivantes.

*

EXAMEN DU PROJET DE LOI

Ad articles 1^{er} et 2

La Chambre se demande quelle autorité est chargée de la constatation et de l'instruction des infractions aux dispositions de protection des voyageurs ferroviaires. Le projet sous avis manque de clarté à ce sujet.

Selon l'article 28 du règlement (UE) 2021/782, les voyageurs qui estiment être lésés peuvent introduire une plainte auprès de l'entreprise ferroviaire concernée. D'après le projet de loi, il semble que ce soit ensuite le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions qui procède à l'instruction du dossier, qui entend l'entreprise ferroviaire dans ce cadre et qui prononce le cas échéant une sanction.

La Chambre des fonctionnaires et employés publics relève que le fait que toutes les étapes de la procédure semblent se dérouler devant la même autorité risque de porter atteinte aux principes d'indépendance et d'impartialité en matière de prise de décisions de sanction (principes qui sont également applicables devant les tribunaux).

De l'avis de la Chambre, une instance neutre devrait procéder à l'instruction du dossier et, dès que cette dernière est terminée, transmettre le dossier à l'autorité compétente (le ministre) pour trancher le litige et prendre une décision de sanction. On pourrait s'inspirer dans ce contexte des dispositions concernant le fonctionnaire sanctionné prévues par le projet de loi n° 7126 relatif aux sanctions administratives communales.

Pour ce qui est des obligations qui doivent être respectées par les services ferroviaires au Luxembourg sous peine de sanction, l'article 2 du texte sous avis énumère les dispositions y relatives prévues par le règlement (UE) 2021/782.

L'article 2 du projet de règlement grand-ducal déroge toutefois au projet de loi en ce qu'il précise que certaines de ces dispositions ne sont pas applicables au Luxembourg.

La Chambre des fonctionnaires et employés publics s'interroge sur la conformité avec le principe de la hiérarchie des normes de cette façon de faire et elle se demande si la dérogation en question ne devrait pas plutôt être insérée dans une disposition (transitoire) de la future loi.

Le dernier alinéa de l'article 2 du projet de loi prévoit que „*aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement*“.

La Chambre se demande quels comportements pourraient faire l'objet d'une sanction pénale, le dossier sous avis ne fournissant pas de précisions y relatives.

De plus, le dossier ne spécifie pas ce qui se passe dans le cas où le procureur d'État déciderait de ne pas poursuivre un comportement qui serait effectivement punissable pénalement. Quelle est la procédure à suivre dans un tel cas? Par souci de sécurité juridique, il faudra apporter des clarifications au texte.

La Chambre des fonctionnaires et employés publics se pose finalement encore la question s'il ne se recommanderait pas d'appliquer dans le domaine en cause plutôt les dispositions de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

*

EXAMEN DU PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

Ad préambule

La Chambre relève que le préambule du projet de règlement grand-ducal est à compléter par un visa faisant référence à la consultation des chambres professionnelles, en fonction des avis obtenus de la part de celles-ci. Il en est de même concernant la consultation éventuelle d'autres autorités ou organismes.

En outre, il faudra compléter le préambule par la formule relative à la consultation du Conseil d'État ou, le cas échéant, celle constatant l'urgence – et donc la non-consultation du Conseil d'État – formule qui devra être insérée à la suite des mentions se rapportant aux avis des chambres professionnelles et des autres autorités ou organismes éventuellement consultés.

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} ne fait qu'énoncer l'objet du futur règlement grand-ducal, objet qui est déjà mentionné à l'intitulé du projet.

Étant donné qu'il n'apporte dès lors aucune plus-value au texte et qu'il est de nature purement descriptive, sans valeur normative, la Chambre des fonctionnaires et employés publics propose de le supprimer.

Ad article 2

L'article sous rubrique prévoit une dérogation concernant l'application des dispositions de protection des voyageurs ferroviaires prévues par le règlement (UE) 2021/782.

Concrètement, ne seront pas applicables aux services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport du Luxembourg – c'est-à-dire aux services de transport par chemins de fer entre deux gares luxembourgeoises et aux services de transport par chemins de fer entre une gare luxembourgeoise et une gare de la Grande Région – les dispositions de protection traitant notamment de l'obligation de fournir aux voyageurs des informations sur l'interruption des services et sur les conditions de voyage, de l'accès des voyageurs aux données sur le trafic, les arrivées et les départs, de la responsabilité des entreprises ferroviaires en matière de retards, de correspondances manquées et d'annulations, du droit à l'assistance, à l'indemnisation et au remboursement des billets en cas de retards, de correspondances manquées et d'annulations, de l'obligation d'assistance à fournir dans les gares et à bord aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, de l'obligation d'indemniser l'équipement de mobilité, les dispositifs d'assistance et les chiens d'assistance des personnes handicapées ou à mobilité réduite dont la perte ou l'endommagement a été provoqué par les entreprises ferroviaires, etc.

D'après l'article 2, alinéa 2, les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport au Luxembourg sont formellement dispensés de l'application de ces mesures protectrices des voyageurs ferroviaires.

Même si le règlement (UE) 2021/782 autorise les États membres à mettre en place une telle dispense, et même si une dispense similaire est actuellement déjà inscrite à l'article 2 du règlement grand-ducal du 1^{er} décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement, la Chambre estime que toutes les mesures de protection des voyageurs prévues par la réglementation européenne sont importantes, surtout celles applicables aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle ne saurait accepter une remise en cause des mesures de protection de la partie faible au contrat de transport, d'autant plus que le dossier sous avis ne fournit aucune explication quant aux motifs de la mise en place de la dispense en question.

Pour le cas où les mesures européennes ne pourraient pas être appliquées telles quelles aux services ferroviaires de transport au Luxembourg, il faudrait les modifier en tenant compte des circonstances spécifiques au niveau national.

La Chambre demande d'adapter le texte sous examen en conséquence.

Il est d'ailleurs étonnant, voire incompréhensible que le gouvernement souhaite promouvoir l'utilisation des transports publics d'une part (cf. accord de coalition en vue de la formation d'un nouveau gouvernement pour la période 2018 à 2023), mais qu'il institue en même temps des dérogations à des mesures protectrices importantes applicables aux utilisateurs des transports en commun par chemins de fer d'autre part.

Ce n'est que sous la réserve des remarques qui précèdent que la Chambre des fonctionnaires et employés publics peut se déclarer d'accord avec les projets de loi et de règlement grand-ducal lui soumis pour avis.

Ainsi délibéré en séance plénière le 22 février 2022.

Le Directeur,
G. TRAUFFLER

Le Président,
R. WOLFF

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7934/03

N° 7934³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**déterminant le régime des sanctions applicables
en cas de violation des dispositions du règlement
(UE) 2021/782 du Parlement européen et du
Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obliga-
tions des voyageurs ferroviaires (refonte)**

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(18.3.2022)

Le projet de loi sous avis a pour objet de déterminer le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du Règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (ci-après le « Règlement (UE) 2021/782 »).

Le Règlement (UE) 2021/782, qui entrera en vigueur le 7 juin 2023, a notamment pour objet de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs afin d'aider à accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.

Dans ce cadre, le Règlement (UE) 2021/782 établit des règles en ce qui concerne :

- a) la non-discrimination entre les voyageurs pour ce qui est des conditions de transport et de la fourniture de billets ;
- b) la responsabilité des entreprises ferroviaires et leurs obligations en matière d'assurance pour les voyageurs et leurs bagages ;
- c) les droits des voyageurs en cas d'accident résultant de l'utilisation de services ferroviaires et entraînant la mort, des blessures ou la perte ou la détérioration de leurs bagages ;
- d) les droits des voyageurs, en cas de perturbations telles qu'une annulation ou un retard, y compris leur droit à indemnisation ;
- e) les informations minimales et précises, y compris concernant l'émission des billets, à fournir aux voyageurs dans un format accessible et en temps opportun ;
- f) la non-discrimination à l'égard des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite et l'assistance à ces personnes ;
- g) la définition et le contrôle des normes de qualité du service et la gestion des risques pour la sûreté personnelle des voyageurs ;
- h) le traitement des plaintes ; et
- i) les règles générales en matière d'application.

L'article 35 du Règlement (UE) 2021/782 prévoit que les États membres devront déterminer le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du règlement et prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions devront être effectives, proportionnées et dissuasives.

Le Règlement (UE) 2021/782 fait l'objet en parallèle de mesures d'exécutions prises par voie d'un règlement grand-ducal¹ aux termes duquel le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions sera l'autorité compétente pour l'application dudit Règlement.

Le présent projet de loi, dont l'entrée en vigueur est prévue pour le 7 juin 2023, entend définir le régime des sanctions applicables en cas de violation d'une disposition du Règlement (UE) n° 2021/782.

Ainsi, il est prévu que le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions pourra prononcer les sanctions administratives suivantes à l'encontre d'entreprise ferroviaires ne respectant pas certaines dispositions du Règlement (UE) 2021/782: (i) l'avertissement écrit et (ii) l'amende administrative.

Le non-respect des obligations définies aux articles 6, 9, 11, 17, 18, 19, 20 et 22 du Règlement (UE) 2021/782 sera ainsi sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agira du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative pourra être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 8, 10, 13, 14, 15, 16, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29 et 30 du Règlement (UE) 2021/782 sera quant à lui sanctionné par une amende administrative d'un montant de 2.000 euros.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions pourra prononcer une amende administrative dont le montant sera porté au double du montant prévu.

Enfin, aucune amende administrative ne pourra être imposée lorsque le comportement fautif sera punissable pénalement et un recours en réformation sera ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions du ministre prises dans le contexte de la future loi.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaires à formuler, l'exposé des motifs expliquant clairement le cadre et les objectifs du projet de loi sous avis.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver le projet de loi sous avis.

1 Cf. avis 5944SMI de la Chambre de Commerce

7934/04

N° 7934⁴

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

PROJET DE LOI

**déterminant le régime des sanctions applicables
en cas de violation des dispositions du règlement
(UE) 2021/782 du Parlement européen et du
Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obliga-
tions des voyageurs ferroviaires (refonte)**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(22.7.2022)

Par dépêche du 9 décembre 2021, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact.

Selon la lettre de saisine, aucune fiche financière n'a été jointe, étant donné que le projet n'a pas d'impact sur le budget de l'État.

Les avis de la Chambre des salariés, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics et de la Chambre de commerce sont parvenus au Conseil d'État par dépêches respectivement des 3 mars, 14 mars et 4 mai 2022.

L'avis de la Chambre des métiers, demandé selon la lettre de saisine, n'est pas encore parvenu au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La loi en projet entend abroger et remplacer la loi modifiée du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, en raison de l'abrogation, avec effet au 7 juin 2023, du règlement (CE) n° 1371/2007 précité par le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Ce dernier a notamment pour objet de sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs afin d'aider à accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.

L'article 35, paragraphe 1^{er}, du règlement (UE) 2021/782 précité impose aux États membres de « détermin[er] le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et [de prendre] toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives ». La loi en projet entend ainsi mettre en œuvre l'article 35 du règlement (UE) 2021/782 précité. À cette fin, elle s'inspire largement de la loi précitée du 10 septembre 2012 en se limitant à adapter les renvois aux nouvelles dispositions européennes.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er} (2 selon le Conseil d'État)

L'alinéa 1^{er} se limite à définir la typologie des sanctions que peut prononcer le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions. Les alinéas suivants définissent les règles de procédure entourant ce régime de sanctions. Aucune mention n'est faite des dispositions ou des comportements qu'il s'agit de sanctionner, de sorte que l'article 1^{er} constitue une disposition à vocation générale dont l'étendue ne se trouve pas circonscrite. Une telle disposition revient à limiter de manière générale le pouvoir de sanction du ministre en question à deux types de sanctions.

Or, telle ne saurait être la volonté des auteurs, qui entendent restreindre les sanctions prononçables par le ministre aux seuls cas de violation du règlement (UE) 2021/782 précité. La simple mention, à l'intitulé, du régime des sanctions applicables en cas de violation du règlement (UE) 2021/782 précité ne saurait satisfaire à la nécessité de définir au sein du dispositif les dispositions ou comportements à sanctionner. Il aurait fallu à tout le moins, et ce afin de respecter le principe de la spécification des incriminations, que l'article 1^{er} énonce explicitement qu'en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 précité, le ministre peut édicter deux types de sanctions : l'avertissement écrit et l'amende administrative.

Au regard de ce qui précède, le Conseil d'État estime que l'alinéa 1^{er} est superfétatoire. En effet, l'article 2 de la loi en projet définit clairement quelles sanctions administratives peuvent être prononcées pour la violation de chacune des dispositions pertinentes du règlement européen. Suite à la suppression de l'alinéa 1^{er}, le Conseil d'État propose encore d'inverser les articles 1^{er} et 2, afin d'assurer que les dispositions suivent un ordre logique.

L'alinéa 2 entend permettre à « tout service ferroviaire de transport de voyageurs » d'être entendu avant d'être sanctionné. Il y a lieu de remplacer les termes « service ferroviaire de transport de voyageurs » par les termes « entreprise ferroviaire » conformément à la terminologie employée par le règlement européen à mettre en œuvre, les termes de « service » visant la prestation de transport et non pas la personne l'exécutant.

L'alinéa 4 entend imposer les frais de procédure administrative à la charge du « service ferroviaire de transport de voyageurs ». Il convient, là encore, de viser l'« entreprise ferroviaire » conformément à la terminologie employée par le règlement (UE) 2021/782 précité.

Article 2 (1^{er} selon le Conseil d'État)

L'alinéa 1^{er} entend permettre au ministre « en cas de faute de moindre gravité » de prononcer un avertissement écrit. Il y a lieu de s'interroger sur l'articulation entre l'alinéa 1^{er} et les alinéas 2 et 3. Ces derniers définissent exactement la sanction administrative applicable : amende de 500 euros pour la violation de certaines dispositions européennes, à moins qu'il ne s'agisse d'un premier manquement auquel cas il s'agit d'un avertissement (article 2), ou amende de 2 000 euros pour la violation d'autres dispositions (article 3). Dans quel cas une faute de « moindre gravité » serait-elle donc en état de justifier un avertissement ? Étant donné que la nature vague des termes « faute de moindre gravité » contrevient au principe de la spécification des incriminations. Le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, la suppression de cet alinéa et demande de prévoir, aux alinéas 2 et 3, à la suite des termes « amende de 500 euros » et « amende de 2 000 euros », que ces amendes sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

Les alinéas 2 et 3 sanctionnent les violations des dispositions du règlement européen soit par une amende de 500 euros soit par une amende de 2 000 euros. Cependant, la violation de l'article 5 quant à l'établissement de tarifs non-discriminatoires, la violation de l'article 7 quant à l'interdiction d'exonérations ou de limitations de responsabilité, ou encore la violation de l'article 12 relatif aux billets directs, ne se trouvent pas sanctionnées par le dispositif en projet, de sorte que l'article 35 du règlement (UE) 2021/782 précité ne se trouve pas être totalement mis en œuvre. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle pour mise en œuvre incomplète du règlement, de prévoir des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives applicables aux violations des dispositions du règlement (UE) 2021/782 précité.

Articles 3 à 6

Sans observation.

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observation générale

Lors du renvoi au « règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires », le terme « refonte » entre parenthèses est à omettre.

Article 1^{er}

À l'alinéa 1^{er}, les tirets sont à remplacer par des numérotations simples 1°, 2°, 3°, ... En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures.

À l'alinéa 2, le tiret bas entre les termes « attributions » et « et » est à omettre.

Article 2

L'alinéa 2 doit comporter l'intitulé complet du « règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires », s'agissant de la première mention au dispositif du règlement européen en question.

À l'alinéa 3, en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 2 000 euros ».

Article 3

À l'alinéa 1^{er}, il convient d'indiquer avec exactitude la dénomination officielle de l'« Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA ».

Article 4

Dans un souci d'harmonisation, pour l'introduction d'un recours en réformation il est indiqué d'employer une des formules suivantes : « Les décisions (mesures) prévues au paragraphe (à l'article) ... sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif » ou « Contre les décisions (mesures) prises (par (nom de l'autorité compétente)) en vertu du paragraphe (article) ..., un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif ».

Article 5

Il y a lieu de renvoyer à la « loi modifiée du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires », étant donné que celle-ci a fait l'objet de modifications depuis son entrée en vigueur.

Formule de promulgation

La formule de promulgation est à omettre dans les projets de loi. Elle est seulement à ajouter au même moment que le préambule et la suscription.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 22 juillet 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

02



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 20 octobre 2022

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 6 et 14 octobre 2022
2. 7934 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte)
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'État
3. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Serge Wilmes

Mme Octavie Modert remplaçant M. Marc Spautz

M. François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

M. Raphaël Zumsteeg, Mme Anouk Ensch, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Marc Spautz, M. Carlo Weber

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 6 et 14 octobre 2022

Les projets de procès-verbal des réunions des 6 et 14 octobre 2022 sont approuvés.

2. 7934 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte)

À titre liminaire, Mme Jessie Thill (déi gréng) est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer à l'exposé des motifs du document parlementaire 7934⁰⁰.

Le projet de loi entend mettre en œuvre l'article 35 du règlement, dont le paragraphe 1^{er} impose notamment aux États membres de déterminer « *le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et [de prendre] toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives* ».

Le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires constitue une refonte du règlement (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. D'après le législateur européen, en dépit des progrès considérables réalisés dans le domaine de la protection des consommateurs dans l'Union européenne, la protection des voyageurs ferroviaires doit encore être améliorée, étant donné que ce dernier est la partie faible du contrat de transport.

La refonte accorde les mêmes droits aux voyageurs ferroviaires qui effectuent des trajets internationaux et intérieurs visant ainsi à élever le niveau de protection des consommateurs dans l'Union européenne et à garantir à la fois des conditions de concurrence équitables pour les entreprises ferroviaires et un niveau uniforme de droits pour les voyageurs. Les voyageurs devraient recevoir les informations les plus précises possibles concernant leurs droits. Étant donné que certains formats de billets ne permettent pas que des informations soient imprimées sur ces billets, il devrait être possible de les fournir par d'autres moyens.

Le présent projet de loi crée d'ailleurs la base légale pour le projet de règlement grand-ducal, qui restera donc en suspens jusqu'à l'entrée en vigueur du projet de loi. Le dispositif principal du projet de loi concerne néanmoins le régime des sanctions applicables en cas de violation d'une disposition du règlement (UE) 2021/782. Le projet de loi fixe ainsi une amende administrative variant entre 500 et 4 000 euros et pouvant être doublée en cas de récidive. Ces amendes

administratives sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

L'entrée en vigueur du projet de loi est fixée au 7 juin 2023, en cohérence avec la date d'application directe du règlement (UE) 2021/782 précité.

La commission parlementaire procède à l'examen des articles du projet de loi.

Nouvel article 1^{er} (article 2 du projet de loi déposé)

L'alinéa 1^{er} entend permettre au ministre en cas de faute de moindre gravité de prononcer un avertissement écrit. Les alinéas 2 et 3 sanctionnent les violations des dispositions du règlement européen soit par une amende de 500 euros soit par une amende de 2 000 euros.

Dans son avis du 22 juillet 2022, le Conseil d'État constate que l'alinéa 1^{er} entend permettre au ministre « en cas de faute de moindre gravité » de prononcer un avertissement écrit. Il se demande dans quel cas une faute de « moindre gravité » serait en état de justifier un avertissement, étant donné que la nature vague des termes « faute de moindre gravité » contrevient au principe de la spécification des incriminations. Le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, la suppression de cet alinéa et demande de prévoir, aux alinéas 2 et 3, à la suite des termes « amende de 500 euros » et « amende de 2 000 euros », que ces amendes soient prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

En outre, la Haute Corporation relève que les alinéas 2 et 3 sanctionnent les violations des dispositions du règlement européen soit par une amende de 500 euros soit par une amende de 2 000 euros. Cependant, la violation de l'article 5 quant à l'établissement de tarifs non-discriminatoires, la violation de l'article 7 quant à l'interdiction d'exonérations ou de limitations de responsabilité, ou encore la violation de l'article 12 relatif aux billets directs, ne se trouvent pas sanctionnées par le dispositif en projet, de sorte que l'article 35 du règlement (UE) 2021/782 précité ne se trouve pas être totalement mis en œuvre. Le Conseil d'État demande dès lors, sous peine d'opposition formelle pour mise en œuvre incomplète du règlement, de prévoir des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives applicables aux violations des dispositions du règlement (UE) 2021/782 précité.

La commission parlementaire propose dès lors de supprimer l'alinéa 1^{er} afin de permettre à la Haute Corporation de lever son opposition formelle à l'endroit de l'alinéa 1^{er} qui contrevient, selon le Conseil d'État, au principe de la spécification des incriminations.

Suite à cette suppression, il s'avère nécessaire de préciser dans un nouvel alinéa que les amendes administratives prévues par les anciens alinéas 2 et 3 sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

Afin de permettre à la Haute Corporation de lever sa deuxième opposition formelle, la commission parlementaire propose d'adapter les anciens alinéas 2 et 3 en prévoyant une sanction en cas de violation des articles 5 (établissement de tarifs non discriminatoires), 7 (interdiction d'exonérations ou de limitations de responsabilité) et 12 (billets directs). En procédant de la sorte, l'article 35 du

règlement (UE) 2021/782 précité devrait se trouver désormais totalement mis en œuvre.

Nouvel article 2 (article 1^{er} du projet de loi déposé)

L'article prévoit la typologie des sanctions que peut prononcer le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions et définit les règles de procédure entourant ce régime de sanctions.

Dans son avis du 22 juillet 2022, le Conseil d'État constate qu'aucune mention n'est faite des dispositions ou des comportements qu'il s'agit de sanctionner, de sorte que l'article 1^{er} constitue une disposition à vocation générale dont l'étendue ne se trouve pas circonscrite. La Haute Corporation estime qu'une telle disposition revient à limiter de manière générale le pouvoir de sanction du ministre en question à deux types de sanctions. Or, ceci n'est, d'après le Conseil d'État, pas la volonté du projet de loi, qui entend restreindre les sanctions prononçables par le ministre aux seuls cas de violation du règlement (UE) 2021/782 précité. Il aurait fallu à tout le moins, et ce afin de respecter le principe de la spécification des incriminations, que l'article sous examen énonce explicitement qu'en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 précité, le ministre peut édicter deux types de sanctions, à savoir l'avertissement écrit et l'amende administrative. Au regard de ce qui précède, le Conseil d'État estime que l'alinéa 1^{er} est superfétatoire.

En effet, l'article 2 de la loi en projet définit clairement quelles sanctions administratives peuvent être prononcées pour la violation de chacune des dispositions pertinentes du règlement européen.

Suite à la suppression de l'alinéa 1^{er}, le Conseil d'État propose encore d'inverser les articles 1^{er} et 2, afin d'assurer que les dispositions suivent un ordre logique.

En outre, le Conseil d'État estime qu'à l'endroit de l'alinéa 2 il y a lieu de remplacer les termes « service ferroviaire de transport de voyageurs » par les termes « entreprise ferroviaire » conformément à la terminologie employée par le règlement européen à mettre en œuvre, le terme « service » visant la prestation de transport et non pas la personne l'exécutant. L'alinéa 4 entend imposer les frais de procédure administrative à la charge du « service ferroviaire de transport de voyageurs ». Il convient, d'après le Conseil d'État, là encore, de viser l'« entreprise ferroviaire » conformément à la terminologie employée par le règlement (UE) 2021/782 précité.

La commission décide de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État et d'inverser les articles 1^{er} et 2 afin d'assurer que les dispositions suivent un ordre logique et de supprimer l'alinéa 1^{er} de l'article sous examen. En outre, elle propose de remplacer les termes « service ferroviaire de transport de voyageurs » par les termes « entreprise ferroviaire ».

Article 3

L'article 3 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Article 4

L'article 4 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 5

Le Conseil d'État a constaté dans son avis n°60.851 du 22 juillet 2022 relatif au *projet de règlement grand-ducal portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement* sous « Considérations générales » que la loi du 5 février 2021 sur les transports publics ne contient aucune disposition qui renverrait à un règlement grand-ducal le soin d'assurer la mise en œuvre du règlement en question ou de préciser les règles en matière de droits et obligations des voyageurs.

Afin de remédier à cette situation, la commission parlementaire propose d'insérer une base légale dans le corps du présent *projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*. Aussi longtemps que cette base légale n'existera pas, le projet de règlement grand-ducal sous rubrique restera en suspens.

L'insertion du nouvel article 5 entraîne la renumérotation des articles subséquents.

La commission décide par conséquent d'ajouter un nouvel article 5 ayant la teneur suivante :

« Art. 5. L'octroi à certains services de transport de voyageurs de dérogations au règlement (UE) 2021/782 précité et la désignation de l'autorité compétente luxembourgeoise pour l'application dudit règlement sont réglés par voie de règlement grand-ducal. »

L'amendement entend conférer une base légale au futur règlement d'exécution de la loi en projet en renvoyant à un règlement grand-ducal pour octroyer des dérogations à certains services de transport de voyageurs et pour désigner l'autorité compétente luxembourgeoise. L'amendement entend répondre ainsi à la critique émise par le Conseil d'État dans son avis n°60.851 du 22 juillet 2022 relatif au projet de règlement grand-ducal portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

Nouvel article 6 (article 5 du projet de loi déposé)

L'article 6 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 7 (article 6 du projet de loi déposé)

L'article 7 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

3. Divers

En ce qui concerne le tunnel Schieburg, Monsieur le Ministre informe que des analyses sont en cours en vue d'identifier les causes de cet éboulement et quant à la stabilité de la roche. Il faudra attendre les résultats desdites analyses avant de pouvoir confirmer si une réouverture du tronçon pour le 11 décembre 2022 est faisable.

M. Aly Kaes (CSV) souhaite savoir si de tels incidents pourraient également se produire dans d'autres tunnels au Luxembourg. Il est répondu par la négative, le problème étant local.

Par ailleurs, Monsieur le Ministre tient encore à informer les membres de la commission parlementaire que l'évaluation du projet du contournement d'Alzingen sur le territoire de la commune de Hesperange figurera à l'ordre du jour du Conseil de gouvernement du 11 novembre 2022.

M. Marc Lies (CSV) se réjouit d'apprendre la nouvelle que le dossier va avancer.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7934/05

N° 7934⁵

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables
en cas de violation des dispositions du règlement
(UE) 2021/782 du Parlement européen et du
Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obliga-
tions des voyageurs ferroviaires

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

**DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES
AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT**

(21.10.2022)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir deux amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 20 octobre 2022.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras).

Amendements

Amendement 1 – Ancien article 2 (nouvel article 1^{er})

La commission propose de modifier l'ancien article 2 (nouvel article 1^{er}) du projet de loi comme suit :

« **Art. 2 1^{er}.** ~~Le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.~~

Le non-respect des obligations définies aux articles 6, 9, 11, **12**, 17, 18, 19, 20 et 22 du règlement (UE) 2021/782 ~~précité~~ du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles **5, 7**, 8, 10, 13, 14, 15, 16, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29 et 30 du règlement (UE) 2021/782 précité est sanctionné par une amende administrative de ~~2.000~~ **2 000** euros.

Ces amendes administratives sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement. »

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis du 22 juillet 2022, le Conseil d'État constate que l'alinéa 1^{er} entend permettre au ministre « en cas de faute de moindre gravité » de prononcer un avertissement écrit. Il se demande dans quel cas une faute de « moindre gravité » serait en état de justifier un avertissement, étant donné que la nature vague des termes « faute de moindre gravité » contrevient au principe de la spécification des incriminations. Le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, la suppression de cet alinéa et demande de prévoir, aux alinéas 2 et 3, à la suite des termes « amende de 500 euros » et « amende de 2 000 euros », que ces amendes soient prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

En outre, la Haute Corporation relève que les alinéas 2 et 3 sanctionnent les violations des dispositions du règlement européen soit par une amende de 500 euros soit par une amende de 2 000 euros. Cependant, la violation de l'article 5 quant à l'établissement de tarifs non-discriminatoires, la violation de l'article 7 quant à l'interdiction d'exonérations ou de limitations de responsabilité, ou encore la violation de l'article 12 relatif aux billets directs, ne se trouvent pas sanctionnées par le dispositif en projet, de sorte que l'article 35 du règlement (UE) 2021/782 précité ne se trouve pas être totalement mis en œuvre. Le Conseil d'État demande dès lors, sous peine d'opposition formelle pour mise en œuvre incomplète du règlement, de prévoir des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives applicables aux violations des dispositions du règlement (UE) 2021/782 précité.

La commission parlementaire propose de supprimer l'alinéa 1^{er} afin de permettre à la Haute Corporation de lever son opposition formelle à l'endroit de l'alinéa 1^{er} qui contrevient, selon le Conseil d'État, au principe de la spécification des incriminations.

Suite à cette suppression, il s'avère nécessaire de préciser dans un nouvel alinéa que les amendes administratives prévues par les anciens alinéas 2 et 3 sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

Afin de permettre à la Haute Corporation de lever sa deuxième opposition formelle, la commission parlementaire propose d'adapter les anciens alinéas 2 et 3 en prévoyant une sanction en cas de violation des articles 5 (établissement de tarifs non discriminatoires), 7 (interdiction d'exonérations ou de limitations de responsabilité) et 12 (billets directs). En procédant de la sorte, l'article 35 du règlement (UE) 2021/782 précité devrait se trouver désormais totalement mis en œuvre.

Amendement 2 – article 5 nouveau

La commission propose d'ajouter un nouvel article 5 ayant la teneur suivante :

« Art. 5. L'octroi à certains services de transport de voyageurs de dérogations au règlement (UE) 2021/782 précité et la désignation de l'autorité compétente luxembourgeoise pour l'application dudit règlement sont réglés par voie de règlement grand-ducal. »

Commentaire de l'amendement 2

Le Conseil d'État a constaté dans son avis 60.851 du 22 juillet 2022 relatif au *projet de règlement grand-ducal portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement* sous « Considérations générales » que la loi du 5 février 2021 sur les transports publics ne contient aucune disposition qui renverrait à un règlement grand-ducal le soin d'assurer la mise en œuvre du règlement en question ou de préciser les règles en matière de droits et obligations des voyageurs.

Afin de remédier à cette situation, la commission parlementaire propose d'insérer une base légale dans le corps du présent *projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*. Aussi longtemps que cette base légale n'existera pas, le projet de règlement grand-ducal sous rubrique restera en suspens.

L'insertion du nouvel article 5 entraîne la renumérotation des articles subséquents.

*

J'envoie copie de la présente au Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE MODIFIE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte)

Art. 2 1^{er}. Le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions peut, en cas de faute de moindre gravité, prononcer un avertissement, qui prendra la forme d'observations écrites.

Le non-respect des obligations définies aux articles 6, 9, 11, **12**, 17, 18, 19, 20 et 22 du règlement (UE) 2021/782 précité du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles **5**, **7**, 8, 10, 13, 14, 15, 16, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29 et 30 du règlement (UE) 2021/782 précité est sanctionné par une amende administrative de 2.000 2 000 euros.

Ces amendes administratives sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 1^{er}2. Le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions peut prononcer les sanctions administratives suivantes :

- l'avertissement écrit et
- l'amende administrative.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, toute service ferroviaire de transport de voyageurs entreprise ferroviaire a le droit d'être entendue par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge du service ferroviaire de transport de voyageurs de l'entreprise ferroviaire sanctionnée.

Art. 3. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'Enregistrement et, des Domaines et de la TVA.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

~~Art. 4. Un recours en réformation est ouvert devant le tribunal administratif à l'encontre des décisions du ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions prises dans le contexte de la présente loi. Les mesures prévues à l'article 1^{er} sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.~~

Art. 5. L'octroi à certains services de transport de voyageurs de dérogations au règlement (UE) 2021/782 précité et la désignation de l'autorité compétente luxembourgeoise pour l'application dudit règlement sont réglés par voie de règlement grand-ducal.

Art. 5 6. La loi modifiée du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires est abrogée.

Art. 6 7. La présente loi entre en vigueur le 7 juin 2023.

~~Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.~~

7934/06

N° 7934⁶

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**déterminant le régime des sanctions applicables
en cas de violation des dispositions du règlement
(UE) 2021/782 du Parlement européen et du
Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obliga-
tions des voyageurs ferroviaires**

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(13.12.2022)

Par dépêche du 21 octobre 2022, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 20 octobre 2022.

Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les amendements sous revue visent à répondre aux observations émises par le Conseil d'État dans son avis du 22 juillet 2022 relatif au projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte).

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Amendement 1

L'amendement sous revue entend modifier l'ancien article 2, devenu, tel que proposé par le Conseil d'État, l'article 1^{er} de la loi en projet.

D'une part, il supprime l'ancien alinéa 1^{er} qui prévoyait la possibilité pour le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions de prononcer un avertissement « en cas de faute de moindre gravité », formulation vague critiquée par le Conseil d'État pour contrevenir au principe de la spécification de l'incrimination. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée.

D'autre part, aux nouveaux alinéas 1^{er} et 2, il élargit le champ des articles du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires dont la violation est soumise à sanction, en y ajoutant les articles 5, 7 et 12 du règlement européen précité. Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle y relative.

Amendement 2

L'amendement sous examen entend conférer une base légale au futur règlement d'exécution de la loi en projet en renvoyant à un règlement grand ducal pour octroyer des dérogations à certains services de transport de voyageurs et pour désigner l'autorité compétente luxembourgeoise.

L'amendement répond ainsi à la critique émise par le Conseil d'État dans son avis n° 60.851 du 22 juillet 2022 relatif au projet de règlement grand ducal portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

L'amendement sous revue n'appelle pas d'autre observation.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 21 votants, le 13 décembre 2022.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

12



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 23 février 2023

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 25 août 2022
2. 7680 Projet de loi portant modification de :
1° la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ;
2° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport complémentaire
3. 7934 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
- Rapporteur : Madame Jessie Thill

- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
4. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Anouk Ensch, Mme Vénére Dos Reis, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 25 août 2022

Le projet de procès-verbal de la réunion du 25 août 2022 est approuvé à l'unanimité des membres présents.

2. 7680 Projet de loi portant modification de :

1° la loi modifiée du 19 mai 1999 ayant pour objet a) de réglementer l'accès au marché de l'assistance en escale à l'aéroport de Luxembourg, b) de créer un cadre réglementaire dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, et c) d'instituer une Direction de l'Aviation Civile ;
2° la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne

Il est rappelé que le 26 janvier 2023, la Commission de la Mobilité et des Transports publics a adopté son rapport concernant le projet de loi 7680.

Or, lors de la relecture du texte coordonné du projet de loi, il a été constaté qu'une erreur matérielle s'est glissée dans le texte dont le rapport a déjà été adopté par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics.

En effet, à l'article 2, il s'est avéré que l'alinéa à remplacer est en fait l'alinéa 8, et non l'alinéa 7. L'article 2 est par conséquent à modifier comme suit :

« **Art. 2.** La loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne est modifiée comme suit :

1° A l'article 1^{er}, l'alinéa ~~7-8~~ est remplacé par le texte suivant : (...) »

Le renvoi erroné trouve son origine dans le fait que la loi du 21 novembre 2022 (PL 7900), votée le 18 octobre 2022, a inséré un nouvel alinéa 7 dans la loi modifiée du 31 janvier 1948, renumérotant l'ancien alinéa 7 en alinéa 8. Étant donné que ledit changement a été opéré quasiment en parallèle à l'instruction du projet de loi sous rubrique, ce dernier n'a pas été pris en compte avant la finalisation du rapport. C'est pourtant ce nouvel alinéa 8 qui est visé et qui doit par conséquent être remplacé par la loi en projet.

La commission en a informé le Conseil d'État par courrier du 6 février 2023.

Par courrier du 7 février 2023, le Conseil d'État confirme qu'il s'agit en l'occurrence d'un redressement d'une erreur matérielle, qui ne nécessite dès lors pas d'être soumis à l'avis de la Haute Corporation par voie d'amendement.

La version corrigée du texte sera soumise au vote de la Chambre des Députés.

Le projet de rapport complémentaire est adopté à l'unanimité des membres présents.

3. 7934 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Il est rappelé que le projet de loi propose d'abroger et de remplacer la loi modifiée du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, en raison de l'abrogation, avec effet au 7 juin 2023, du règlement précité par le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Ce nouveau règlement européen vise notamment à sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et à améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs afin d'aider à accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 24 octobre 2022.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 13 décembre 2022.

La commission parlementaire procède à l'examen l'avis complémentaire de la Haute Corporation :

Nouvel article 1^{er} (article 2 du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 13 décembre 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue entend modifier l'ancien article 2, devenu, tel que proposé par le Conseil d'État, l'article 1^{er} de la loi en projet. D'une part, il supprime l'ancien alinéa 1^{er} qui prévoyait la possibilité pour le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions de prononcer un avertissement « en cas de faute de moindre gravité », formulation vague critiquée par le Conseil d'État pour contrevenir au principe de la spécification de l'incrimination. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée. D'autre part, aux nouveaux alinéas 1^{er} et 2, il élargit le champ des articles du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires dont la violation est soumise à sanction, en y ajoutant les articles 5, 7 et 12 du règlement européen précité.

Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle y relative.

La commission parlementaire en prend note.

Nouvel article 5

La commission avait décidé d'ajouter un nouvel article 5 ayant la teneur suivante :

« Art. 5. L'octroi à certains services de transport de voyageurs de dérogations au règlement (UE) 2021/782 précité et la désignation de l'autorité compétente luxembourgeoise pour l'application dudit règlement sont réglés par voie de règlement grand-ducal. »

Dans son avis complémentaire du 13 décembre 2022 le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

La commission en prend note.

Un projet de rapport est à préparer afin que le texte puisse être soumis au vote de la Chambre des Députés.

4. Divers

Madame la Présidente informe qu'une réunion de commission est prévue pour le 2 mars 2023 et une autre le 23 mars 2023 (éventuellement en combinaison avec une visite).

Procès-verbal approuvé et certifié exact

15



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 16 mars 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence - matin)

Ordre du jour :

1. 7934 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
- Rapporteur : Madame Jessie Thill

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 8058 Projet de loi relative au financement du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 8062 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'État
4. 7985 Projet de loi modifiant
1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

- Désignation d'un Rapporteur
- Présentation du projet de loi

- Examen de l'avis du Conseil d'État

5. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

M. Raphaël Zumsteeg, Mme Anouk Enschedé, M. Alain Disiviscour, M. Pol Philippe, Mme Stefanie Coimbra, M. Guy Besch, Mme Annick Trmata, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. 7934 **Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires**

Suite à une brève présentation du projet de rapport, celui-ci est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission décide de proposer le modèle de base comme temps de parole à la Conférence des Présidents.

2. 8058 **Projet de loi relative au financement du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer**

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission décide de proposer à la Conférence des Présidents le modèle de base comme temps de parole.

3. 8062 **Projet de loi relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus**

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gray, présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8062⁰⁰.

Le projet de loi propose d'autoriser le Gouvernement à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route pour un montant ne pouvant dépasser le montant de 180.845.186 d'euros jusqu'au 15 juillet 2028. Ce montant s'entend TVA comprise et correspond à la valeur 930,37 au 1^{er} avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation et sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie. Les dépenses occasionnées seront imputées sur le crédit annuel afférent de la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Ce projet de loi de financement est requis par l'article 99 de la Constitution afin de permettre le financement d'une procédure de marché public dont le volume des charges dépassera le seuil légal de 40 millions d'euros déterminé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

L'estimation des besoins se base sur le prix du réseau scolaire actuel, tout en prenant en compte la réorganisation prévue et le retour d'expérience du marché public pour le réseau RGTR. En raison des évolutions difficilement prévisibles ainsi que des développements géopolitiques actuels, les prix sont estimés « sous réserve », y compris l'inclusion d'une certaine marge de manœuvre.

Il est prévu de conclure un marché pour une durée de 4 ans tout en prévoyant une marge de sécurité d'une année scolaire pour le cas où un recours contre une décision d'attribution ne permettrait pas de conclure les contrats tel que prévu par le calendrier visé.

Il est procédé - dans une deuxième étape - à l'examen des articles ainsi que de l'avis du Conseil d'État.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} vise à autoriser le financement de l'exploitation des services de transport scolaire par autobus.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 2

L'article 2 précise que les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1^{er} sont imputées au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics, à la section des transports publics routiers.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 3

L'article 3 prévoit l'entrée en vigueur de la loi au jour de sa publication.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

La commission parlementaire tient compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 28 février 2023.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission parlementaire.

4. 7985 Projet de loi modifiant

1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;

6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gray, présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 7985⁰⁰.

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans un ensemble de projets de textes normatifs comprenant, outre le projet de loi, quatre projets de règlement grand-ducal. Le projet de loi sous examen prévoit de modifier à trois égards la législation routière, telle qu'elle se dégage de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après la « loi de 1955 ».

A) Un premier train de modifications concerne en particulier :

- l'adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre aux titulaires d'un permis de conduire des points dans le cadre du permis à points ;
- l'augmentation du plafond des amendes applicables à certaines infractions routières ;
- l'institution d'une base légale pour deux commissions qui émettent des avis à l'adresse du ministre en matière de permis de conduire actuellement prévues à l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23

novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après l'« arrêté de 1955 » ;

- l'adaptation des dispositions légales en matière de retrait du permis de conduire et en matière de confiscation obligatoire du véhicule en cas de récidive ;
- la simplification de la procédure de dépistage de drogues et de médicaments au volant.

B) Une deuxième série de modifications a notamment pour objet :

- d'introduire la notion de « titulaire du certificat d'immatriculation » ;
- d'exempter des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale du contrôle technique périodique ;
- de permettre une immobilisation du véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement » ;
- de mettre en place un échange de données entre les entreprises d'assurances et la SNCA concernant la conclusion d'un contrat d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

C) Le troisième volet de modifications a pour objet :

- Le redressement de certaines imperfections textuelles révélées par la pratique.

Concernant la réservation des numéros d'immatriculation, Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) souhaite connaître la raison pour laquelle la durée de la réservation sera réduite de trois ans à un an. Pour ce qui est du fait qu'au moment de la procédure d'immatriculation, et dans le cadre de la conclusion du contrat d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire, la communication des données relatives au véhicule et au titulaire du certificat d'immatriculation par la compagnie d'assurance envers la SNCA est prévue, l'orateur souhaite savoir – pour ce qui est des contrôles de police – s'il suffira dans le futur de contrôler uniquement encore le numéro de la plaque d'immatriculation pour la vérification des documents de bord (permis de conduire, attestation d'assurance, certificat d'immatriculation et vignette fiscale). Finalement il souhaite encore savoir pour quelle raison on n'a pas profité de l'occasion pour introduire un renforcement de la réglementation concernant les pneus d'hiver.

Il est confirmé que tous les documents seront digitalisés pour faciliter le travail des acteurs concernés (notamment la police). Il est précisé que les documents de bord sont actuellement toujours prévus par la loi. Il est planifié qu'à l'avenir, il n'y aura plus qu'une seule base de données centrale. En ce qui concerne la question pourquoi on envisage de réduire la durée de la réservation de trois ans à un an, il est répondu que l'on a constaté ces dernières années que de nombreuses plaques d'immatriculation ont été bloquées. Le paiement sera dorénavant effectué déjà au moment de la réservation d'une plaque d'immatriculation. En effet, actuellement un tiers des plaques d'immatriculation

à cinq chiffres disponibles sont réservées. La commission est encore informée que le présent projet de loi ne prévoit pas un renforcement de la réglementation concernant les pneus d'hiver. La législation ne fixe pas de date fixe concernant l'utilisation de pneus hiver, mais stipule qu'ils sont de rigueur en conditions hivernales, permettant ainsi une plus grande flexibilité et adaptation aux conditions météorologiques. Il incombe dès lors au conducteur d'adapter les pneumatiques de son véhicule aux conditions météorologiques voire à l'état de la chaussée. En effet, les pneus hiver deviennent obligatoires en cas de verglas, neige tassée ou fondante, plaques de glace ou encore givre.

Monsieur le Député Jeff Engelen (ADR) souhaite recevoir plus de détails concernant l'introduction de la notion du « titulaire d'un certificat d'immatriculation » et l'abolition de l'obligation d'enregistrer d'office le propriétaire d'un véhicule lors de la procédure d'immatriculation. Comment peut-on vérifier que le vendeur du véhicule est bel et bien le propriétaire ? Il est précisé que la notion du « titulaire du certificat d'immatriculation » est incluse dans la loi en accord avec la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules qui dispose dans son Annexe I, point II.5. (C1) que la partie I du certificat d'immatriculation contient e.a. les données nominatives du titulaire du certificat d'immatriculation et, dans la même Annexe, points II.6 (C2) et II.6. (C3) que la partie I du certificat d'immatriculation peut également comporter les données nominatives du propriétaire du véhicule ou de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui du propriétaire. Si le propriétaire diffère du titulaire du certificat d'immatriculation, le titulaire doit disposer d'une preuve du consentement du propriétaire. Or, ceci n'est pas expressément prévu dans le présent projet de loi, mais dans le futur projet de règlement grand-ducal.

Dans un second temps, il est procédé à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État du 23 décembre 2022.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note dans son avis du 23 décembre 2022 que le projet de loi vise, à de nombreuses occurrences, les « propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule », en y adjoignant, à certains endroits, d'autres personnes telles que le « gardien ». La Haute Corporation estime que l'énumération est maladroite en ce qu'elle laisse à penser qu'il existe un « détenteur du certificat d'immatriculation ». Elle estime qu'il conviendrait de viser à chaque fois le « propriétaire ou détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation », concepts définis et employés par l'arrêté de 1955. Les dispositions se référant, par ailleurs, au « gardien » sont à préciser dans le sens qu'est visé le gardien du véhicule, en visant, le cas échéant, le « propriétaire, détenteur ou gardien du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation ».

Le Conseil d'État constate également que le champ d'application de la loi est conditionné par des définitions émanant d'un acte réglementaire, à savoir l'arrêté de 1955. Cette manière de procéder est inconcevable dans un domaine touchant à une matière réservée à la loi formelle, en l'occurrence la liberté du commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, d'intégrer les définitions critiquées dans le corps de la loi, tout en les adaptant pour redresser le chevauchement décrit. À défaut d'une telle adaptation, l'introduction, par la loi en projet, de la notion du « titulaire du certificat d'immatriculation » dans de nombreuses dispositions légales, dont celles de la

loi de 1955, risquerait en effet d'engendrer des incohérences, source d'insécurité juridique.

La commission décide de faire droit aux remarques du Conseil d'État à travers tout le texte du projet de loi, notamment en précisant que sont visés les « propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation », « titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule » ou encore « véhicule routier ».

À l'intitulé, la commission prend acte de la recommandation du Conseil d'État « *de faire suivre les modifications à plusieurs actes dans l'ordre chronologique de ceux-ci* », mais pour des raisons de lisibilité de ce projet assez volumineux, elle juge opportun de ne pas modifier l'intitulé au vu des modifications importantes que cela engendrerait.

Nouvel article 1^{er}

La commission parlementaire décide d'insérer un nouvel article 1^{er} dans le projet de loi prenant la teneur suivante :

« Art. 1^{er}. Un article 1 bis, libellé comme suit, est inséré après l'article 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« Art. 1 bis.

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

- 1. *Propriétaire d'un véhicule routier* : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.**
- 2. *Détenteur d'un véhicule routier* : toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.**
- 3. *Titulaire d'un certificat d'immatriculation* : la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé conformément à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation conformément à l'annexe I de la prédite directive.**
- 4. *Identifiant unique du véhicule* : une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier. » »**

Une des modifications principales visées par le projet de loi est l'introduction de la notion du « titulaire d'un certificat d'immatriculation », conformément à la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Cette dernière dispose dans son

Annexe I, point II.5. (C1) que la partie I du certificat d'immatriculation contient entre autres les données nominatives du titulaire du certificat d'immatriculation et, dans la même Annexe, points II.6 (C2) et II.6. (C3) que la partie I du certificat d'immatriculation peut également comporter les données nominatives du propriétaire du véhicule ou de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire.

Même si une définition du titulaire d'un certificat d'immatriculation figure actuellement à l'article 2, paragraphe 4, rubrique 4.6. b) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après « arrêté de 1955 ») et même si la partie I du certificat d'immatriculation luxembourgeois prévoit une colonne pour y insérer le titulaire du certificat d'immatriculation, la législation et la réglementation actuelles en matière d'immatriculation d'un véhicule sont basées sur les droits de propriété, de sorte que le certificat d'immatriculation contient le nom du propriétaire ou, le cas échéant, du détenteur du véhicule. Il en découle que le régime actuel du titulaire du certificat d'immatriculation est lacunaire et afin d'y remédier et de se conformer à la directive 1999/37/CE du 29 avril 1999 précitée, il est proposé d'inscrire dorénavant obligatoirement sur la partie I du certificat d'immatriculation, le titulaire du certificat d'immatriculation alors que le nom du propriétaire ne devra plus obligatoirement être renseigné. À cette fin, il a été jugé utile de modifier la définition actuellement prévue par l'arrêté de 1955 afin de refléter le fait que l'immatriculation est une opération visant à attribuer un numéro de plaque d'immatriculation à un titulaire du certificat d'immatriculation qui peut, ou non, être le propriétaire de ce véhicule.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que dans les définitions figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) et la lettre b) dans sa teneur projetée, de l'arrêté de 1955, faisaient que l'introduction de la notion de titulaire d'immatriculation était sans véritable apport. En effet, selon le Conseil d'État, il découlerait de la définition du détenteur d'un véhicule routier, figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) de l'arrêté de 1955, que le détenteur n'était pas défini comme le détenteur matériel du véhicule, mais comme la personne physique ou morale autre que le propriétaire dont les qualités sont inscrites sur le certificat d'immatriculation. Il en résulterait que toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation et qui n'est pas le propriétaire du véhicule routier, peut être considérée comme le détenteur du véhicule si bien que la qualité de toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation se résumerait à deux alternatives ; elle est soit propriétaire soit détenteur du véhicule routier. Le Conseil d'État en conclut dès lors que le titulaire du certificat d'immatriculation est sans réel apport dans la mesure où le titulaire du certificat d'immatriculation serait couvert soit par la notion de propriétaire, soit par la notion de détenteur du véhicule routier au vu des définitions précitées.

À cela s'ajoute que les définitions de « détenteur d'un véhicule routier » et de « titulaire du certificat d'immatriculation » figuraient dans l'arrêté de 1955 et que cet état de fait avait pour conséquence de conditionner le champ d'application de la loi par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Une telle manière de procéder serait inconcevable dans un domaine touchant à une matière réservée à la loi formelle, en l'occurrence la liberté de commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission propose d'insérer un nouvel article 1*bis* dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-

après « loi de 1955 ») afin de faire figurer les définitions dans la loi et afin d'assurer que le champ d'application de cette dernière ne soit pas conditionné par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Afin de clarifier les définitions et éviter toute confusion entre les notions de « propriétaire », « détenteur du véhicule » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », il est proposé d'introduire à côté de celle de « détenteur d'un véhicule routier » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », celle de « propriétaire d'un véhicule routier ». La définition de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » reprend la définition figurant dans la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 précitée et celle de « détenteur d'un véhicule routier » est alignée sur celle prévue à l'annexe I, point II.6. (C.3), de la même directive.

Dans la mesure où il s'est avéré que des véhicules routiers peuvent avoir un même numéro d'identification, il a été jugé utile d'insérer dans le même article 1**bis** la notion d'« identifiant unique du véhicule ». Il s'agit d'une chaîne alphanumérique associée à chaque véhicule routier par le ministre et permettant ainsi d'identifier correctement chaque véhicule dans la banque de données nationale des véhicules routiers ainsi que dans la banque de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers. Cet identifiant unique du véhicule permettra également de faciliter les interactions avec l'ensemble des acteurs concernés.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1^{er}, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents jusqu'à l'article 6 du projet de loi, qui a vocation à être supprimé.

Nouvel article 2 (article 1^{er} initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen modifie l'article 2, paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1^{er} modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il y a par conséquent lieu de supprimer à l'endroit du nouvel article 2 (ancien article 1^{er}) la référence à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et de la remplacer par la référence à la « même » loi.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 1^{er} (nouvel article 2), du projet de loi comme suit :

~~Art. 1^{er}.~~ **Art. 2.** À l'article 2 de la ~~même loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques~~, le paragraphe 1^{er} est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1^{er}, le point 6) est remplacé par le libellé suivant :

«6) a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription. »

2° ~~À la suite de l'alinéa 2, Deux nouveaux alinéas~~ sont insérés ~~derrière l'alinéa 2~~ deux alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Il est institué une Commission spéciale des permis de conduire dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la ~~c~~Commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé au

ministre sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues à l'alinéa 1^{er}, sous les points 1), 2), 3), 5) et 6) de l'alinéa 1^{er}.

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la cCommission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 XXXX portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

Nouvel article 3 (article 2 initial du projet de loi déposé)

L'article modifie le paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points.

Pour ce qui est de la non-applicabilité du système du permis à points aux conducteurs des véhicules exemptés de permis, il est précisé qu'à l'heure actuelle, l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sur la réduction des points ne fait pas de différence si le contrevenant a conduit un véhicule nécessitant un permis de conduire ou non. En fonction de l'interprétation, cela risque de créer une situation d'inégalité entre les conducteurs de tels véhicules, titulaires d'un permis de conduire automobile (qui peuvent donc faire l'objet d'une perte de points) et ceux qui ne disposent pas de ce permis (et ne peuvent donc pas être sanctionnés de la même façon).

Il est expliqué qu'en pratique, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics ne procède qu'au retrait des points si l'infraction constatée a été commise par une personne conduisant un véhicule qui nécessite la détention d'un permis de conduire. Contrairement aux véhicules automoteurs pour lesquels un permis de conduire est obligatoire, les cyclistes jugés coupables d'une des infractions prévues à l'article 2*bis*, paragraphe 2, ne perdent jamais de points, même s'ils sont titulaires au moment de l'infraction d'un permis de conduire. Il va de soi que pour les cyclistes sans permis de conduire, les dispositions relatives à la perte des points ne s'appliquent pas, alors qu'ils ne sont pas détenteurs d'un permis. Dans l'optique d'éviter une inégalité devant la loi entre les cyclistes titulaires d'un permis de conduire et ceux qui n'en disposent pas, il est proposé de modifier la phrase qui précède le tableau des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points du paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens que la perte des points ne trouve application que si l'infraction a été commise moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis. À noter que cette distinction est également faite dans le système de permis à points français qui a servi de modèle lors de l'institution du système national.

Dans son avis du 23 décembre 2022, Conseil d'État critique la forme des dispositions choisies par les auteurs du projet et attire l'attention de ces derniers sur l'approche des infractions reprises dans le tableau actuel des infractions

routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points qui consiste à énumérer les infractions définies en des termes clairs et précis à d'autres endroits dans la loi de 1955. Selon le Conseil d'État, les auteurs du projet rompent avec cette logique, en érigeant des comportements fautifs en infractions dans le tableau même et en renvoyant par la suite, dans les articles liés, qui les assortissent de sanctions pénales, aux rubriques afférentes du tableau. Le Conseil d'État estime, dès lors, qu'il y a lieu de ne pas rompre avec cette logique du tableau actuel et demande aux auteurs du projet d'adapter les comportements fautifs en ce sens. Cette observation vaut pour les points 12), 13), 28) et 29) de l'article 2*bis* de la loi de 1955.

En d'autres termes, d'après le Conseil d'État, il faut définir de manière claire, précise et circonstanciée les comportements fautifs à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations et non à l'article 2*bis* qui reprend uniquement le tableau des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points. Selon le Conseil d'État, une fois que les comportements fautifs sont érigés en des infractions claires, précises et nettes à l'article 7, il est suffisant de les énumérer brièvement à l'article 2*bis* tout en faisant, si nécessaire, un renvoi à l'article 7 dans l'article 2*bis*. Les auteurs du projet ont fait le contraire en érigeant de manière claire et précise les comportements fautifs en infraction à l'article 2*bis* tout en faisant à l'article 7 le renvoi à l'article 2*bis* de la loi de 1955.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, les comportements fautifs des infractions y relatives sont donc définis de manière claire, précise et circonstanciée aux lettres o), p), q) et s) de l'alinéa 2 à l'article 7. Le renvoi à l'article 7 aux points 12), 13), 28) et 29) de l'article 2*bis* a donc été supprimé par la formulation nouvellement proposée.

En ce qui concerne le nouveau point 8), le Conseil d'État a soulevé que les auteurs entendaient remplacer la notion de « masse maximale autorisée », définie à l'article 2, rubrique 3.1., lettre f) de l'arrêté de 1955 afin d'y introduire une distinction entre le dépassement de la « masse maximale réglementaire » et le dépassement de la masse maximale telle qu'augmentée par une autorisation de transport exceptionnel ou par une autorisation de circuler délivrée par le ministre, en ce sens qu'il ne serait projeté d'accepter d'appliquer une tolérance de dix pourcent que pour le premier cas de dépassement, à savoir le dépassement de la masse réglementaire.

En ce qui concerne le premier tiret du nouveau point 8) dans sa teneur projetée, le Conseil d'État a relevé que la notion de « masse maximale réglementaire » n'était pas définie et que le libellé proposé employait des termes différents de ceux repris dans l'article 11 de la loi de 1955 portant incrimination du dépassement de la masse maximale autorisée. Dans la mesure où cette incohérence est source d'insécurité juridique, le Conseil d'État s'est opposé formellement à la disposition sous revue et a suggéré de reformuler le point 8) afin de renvoyer au dépassement de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955, à l'instar d'autres infractions prévues dans la liste figurant à l'article 2*bis*, paragraphe 2, de la loi de 1955 et donnant lieu à une réduction de points.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de reformuler le premier tiret, devenu la lettre a), afin de viser l'application d'une tolérance de dix pour cent par rapport à la masse maximale autorisée et non plus par rapport à « la masse maximale réglementaire », notion qui n'est pas définie dans la loi

de 1955 ou l'arrêté de 1955 et afin de s'aligner sur la terminologie employée par l'article 11 de la loi de 1955. Un renvoi aux dépassements de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955 est opéré.

Au deuxième tiret, devenu la lettre b), les mots « les maxima du chargement règlementaires » sont remplacés par les mots « masse maximale autorisée » pour les mêmes raisons qu'exposées ci-dessus. En outre, il est proposé d'introduire les mots « en charge » entre les mots « la masse » et « excède » afin de clarifier que dans l'état chargé d'un véhicule, couvert d'une autorisation de transport exceptionnelle, le dépassement de la masse accordée dans une autorisation ministérielle est sanctionné sans prise en compte de la masse maximale autorisée. De plus, les termes « maximale indiquée » sont remplacés par le terme « accordée » afin d'éviter une confusion entre la masse maximale autorisée inscrite sur le certificat d'immatriculation en vertu des articles 12 et 12*bis* de l'arrêté de 1955 et la masse accordée dans une autorisation ministérielle. Un renvoi à l'article 11 a également été opéré.

En ce qui concerne les dimensions et l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État se heurte également à la formulation des dispositions choisies par les auteurs du projet. Les points 28) et 29) de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 de l'article 2*bis* imposent une réduction du nombre de points sur le permis de conduire en cas de transports expressément exemptés de respecter certaines prescriptions relatives au chargement des véhicules et à l'arrimage. Le Conseil d'État demande, dès lors, aux auteurs de reformuler les points 28) et 29) afin de tenir compte des transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées.

Afin de tenir compte des observations formulées par le Conseil d'État, le point 28) relatif à l'arrimage et le point 29) relatif aux dimensions du chargement des véhicules routiers sont regroupés dans un seul point, à savoir le point 28), de sorte que le point 29) est supprimé et le point 30 est renuméroté en point 29.

En outre, les comportements fautifs ne sont plus énumérés de manière détaillée et précise, mais une formulation plus générale a été choisie qui inclut tous les comportements fautifs, à savoir les principes et les exceptions (transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées).

Quant à la forme, la commission parlementaire a donc fait droit aux observations du Conseil d'État.

Quant au fond, la commission renvoie aux amendements 7 et 8 où le contenu des dispositions nouvellement formulées est expliqué plus en détail.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 2 (nouvel article 3), du projet de loi comme suit :

« **Art. 2 3.** À l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués :

[...]

8)	<p>a) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11 la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, chargé ou non, dont la masse excède de plus de 10% la masse maximale réglementaire ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers</p> <p>b) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse en charge excède la masse maximale indiquée accordée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima du chargement réglementaires la masse maximale autorisée, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur <u>d'un véhicule</u>, ou titulaire du certificat d'immatriculation <u>d'un véhicule</u>, la mise en circulation <u>du d'un</u> véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, <u>considéré comme délit en vertu de l'article 11</u></p>	4 point
----	---	---------

[...]

12)	<p>a) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n pas en stationnement ou en parcage d'utiliser tenir en main ou de manipuler de faire usage c équipement téléphonique ou de tout autre appareil électronique mobile doté d'un é allumé en le tenant en main, dès que le véhic ou le tramway conduit est en mouvement</p> <p>b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n pas en stationnement ou en parcage d'utiliser fonctions permises d'un appareil électroني mobile avec écran autrement qu'au moyen système mains libres intégré du véhicule d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé véhicule dans un support spécialement conç cette fin</p>
13)	<p>le fait pour le conducteur d'utiliser pour lequel un cas homologué est obligatoire où l'équipement de d'utilise équipement servant à la communication qui, soit n'es pas intégré, ni soit n'est pas fixé correctement, au cas conformément aux selon les prescriptions du fabricant casque de protection</p>

[...]

28)	<p>Le transport ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, l'organisation ou la réalisation d'un transport présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber - un chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur - une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux - un arrimage non réglementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier <p>l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers</p>	2 po
29)	<p>La conduite d'un véhicule ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres - l'utilisation d'un support de charge non réglementaire - le dépassement de la longueur maximale réglementaire d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus - le défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre - le défaut d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions réglementaires - le défaut d'une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima réglementaires à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier 	2 pe

	<ul style="list-style-type: none"> - l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions réglementaires - l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement réglementaires 	
30 29)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur <u>d'un véhicule,</u> ou titulaire du certificat d'immatriculation <u>d'un véhicule,</u> la mise en circulation <u>d'un du</u> véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 po

Nouvel article 4 (article 3 initial du projet de loi déposé)

L'article modifie l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955,

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a demandé, sous peine d'opposition formelle, à ce que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » prévu à la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 soit encadré. La Haute Corporation a encore rappelé qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et qu'une autorité administrative ne saurait se voir accorder par le législateur un pouvoir d'appréciation sans limite pour prendre des décisions et que la loi doit définir les éléments essentiels de la matière avec une netteté suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration.

La commission parlementaire propose dès lors d'insérer un nouveau point 1 dans l'ancien article 3, devenu l'article 4 du projet de loi, afin de remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 et de renvoyer, pour ce qui est de la délivrance des autorisations et les conditions y relatives, à un règlement d'administration publique et à un règlement grand-ducal.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a également souligné que le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 - qui offre la possibilité de procéder à l'immatriculation, à titre exceptionnel, d'un véhicule historique ou d'un véhicule précédemment immatriculé en l'absence de « l'un ou l'autre document » nécessaire à l'immatriculation - manque de précision dans la mesure où ni la nature ni le nombre de documents pouvant faire défaut n'ont été définis.

Le Conseil d'État a dès lors suggéré, afin d'éviter des recours en justice, de cadrer le caractère discrétionnaire des décisions et de délimiter la sphère de compétence décisionnelle des autorités. Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de modifier le nouveau

point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 afin de renvoyer à un règlement grand-ducal déterminant les documents nécessaires à l'immatriculation du véhicule routier. Contrairement à ce qui était initialement prévu dans le commentaire des articles, le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 ne vise pas exclusivement les véhicules précédemment immatriculés au Luxembourg.

La commission décide par conséquent d'amender l'ancien article 3, devenu l'article 4 du projet de loi, comme suit :

« **Art. 3 4.** L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° La phrase liminaire est remplacée par le libellé suivant :

« La délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants : »

4-2° Le point 9. est remplacé par le libellé suivant :

« 9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules routiers au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ; »

2-3° Deux nouveaux points 10. et 11. sont ajoutés avec les libellés suivants :

« 10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules routiers précédemment immatriculés pour lesquels ~~l'un~~ ou ~~l'autre~~ **plusieurs documents déterminés par voie de règlement grand-ducal et nécessaires** à l'immatriculation ~~fait font~~ défaut ;

11. l'équipement de certains véhicules routiers avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires » »

Nouvel article 5 (article 4 initial du projet de loi déposé)

L'article modifie l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Le point 1° de l'ancien article 4, devenu l'article 5 du projet de loi, vise à aligner le texte de la loi de 1955 sur les dispositions européennes en vigueur ainsi que la terminologie relative aux différentes procédures de réception des véhicules routiers afin de tenir compte du fait que la législation européenne actuelle est composée de règlements-cadres pour la procédure de réception des véhicules, alors que les anciennes règles en la matière se composaient de directives. Il est par conséquent prévu que la procédure de réception par type ou individuelle devienne la procédure de réception des véhicules routiers de droit commun. Il était initialement prévu d'introduire à l'article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi de 1955 un renvoi à un règlement grand-ducal pour déterminer les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

Le Conseil d'État a, dans son avis précité, tout d'abord souligné le fait que la définition 4.2., actuellement prévue à l'article 2 de l'arrêté de 1955, définit les « Directives européennes de réception » comme « l'ensemble des directives et

règlements européens concernant la réception des véhicules routiers ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ». Dans un souci de cohérence, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de supprimer l'ajout des règlements européens ou bien de transférer la définition 4.2. de l'arrêté de 1955 dans la loi de 1955. Le Conseil d'État a également rappelé que le règlement européen constitue un acte obligatoire et est directement applicable et que l'adoption de mesures nationales ne se justifie que dans la mesure où le règlement renvoie au droit national ou requiert des dispositifs nationaux indispensables pour son application. Il serait dès lors inconcevable de « reprendre » dans le droit national des dispositions figurant dans des règlements européens et le Conseil d'État a exigé, sous peine d'opposition formelle, la suppression des termes « règlements et ». Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de supprimer l'ajout des règlements européens et, dans un souci de cohérence, il est proposé de remplacer les mots « exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile » par les mots « Directives européennes de réception » afin d'utiliser la notion définie à l'article 2, rubrique 4.2., de l'arrêté de 1955.

De plus, le Conseil d'État a souligné le fait que les conditions de la réception nationale touchent à la liberté du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et exigé, sous peine d'opposition formelle, que les conditions de la réception nationale soient inscrites dans la loi de 1955 - par opposition à un règlement grand-ducal - dans un souci d'orientation et d'encadrement du pouvoir exécutif qui exige que l'essentiel des dispositions afférentes figurent dans la loi.

Il est dès lors proposé de prévoir dans la loi de 1955 les conditions de la réception nationale par un renvoi aux conditions de réception telles que prévues aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE. La commission parlementaire propose également d'introduire un nouvel alinéa dans le paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi de 1955 afin d'y voir introduire les mêmes conditions de réception nationale pour les tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles qui devaient initialement figurer dans un règlement grand-ducal.

Le point 5°, lettre c) de l'ancien article 4, devenu l'article 5, du même projet de loi visait initialement à remplacer la première phrase de l'alinéa 4 du paragraphe 6, de la loi de 1955 et vise notamment à prendre en compte la digitalisation de l'immatriculation ainsi que les modalités de réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé. À cet effet, il faudra dorénavant s'acquitter d'une taxe afin de réserver un numéro d'immatriculation sachant que l'immatriculation, sinon la transcription du véhicule routier, fait également l'objet d'une taxe. Le projet de règlement grand-ducal modifiant : 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ; 3° le règlement grand-

ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ; 4° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points ; 5° le règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes ; 6° le règlement grand-ducal modifié du 7 août 2015 autorisant la création d'un fichier et le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés (RGD CNPD) ; 7° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 8° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonctionnement du Fonds de garantie automobile ; 9° le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ; 10° le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière ; 11° le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (ci-après « projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 »), dans sa teneur projetée, prévoyait à l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers que le conjoint survivant était exempté de l'obligation de paiement de la taxe concernant l'immatriculation du véhicule routier, ainsi que, le cas échéant, la réutilisation du numéro personnalisé hérité, reprises à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 dans sa teneur projetée.

Le Conseil d'État a relevé dans son avis n° 60.971 relatif au projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant entre autres le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, que le texte de l'article 22 dudit règlement exemptait le conjoint survivant du paiement de la taxe relative à la réutilisation d'un numéro de plaque personnalisé dont il aurait hérité. Le Conseil d'État a relevé que l'article 4, paragraphe 6, alinéa 4 de la loi de 1955, qui constituerait la base légale du paiement de la taxe pour la réservation d'un numéro personnalisé ne prévoyait aucune exception quant aux débiteurs de la taxe. La disposition sous revue qui instaurerait une exception au paiement de la taxe dont la base légale figure dans la loi de 1955 risquerait dès lors d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Afin de suivre la suggestion du Conseil d'État selon laquelle il faudrait prévoir une telle base légale dans le cadre du projet faisant l'objet du présent amendement, il est proposé de remplacer non seulement la première phrase du paragraphe 6 de l'article 4 de la loi de 1955, mais l'intégralité de ce dernier afin de renvoyer à l'article 1^{er} de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (ci-après « loi de 1965 »), qui fera elle aussi l'objet d'une modification (cf. amendement 20). Il est dès lors prévu de modifier l'article 1^{er}, lettre a), de la loi de 1965 afin de faire figurer parmi l'énumération des demandes pouvant donner lieu à la perception d'une taxe, les demandes relatives à la réservation ou à la réutilisation d'un

numéro d'immatriculation personnalisé. À l'article 3 de la loi de 1965, il est prévu de faire figurer une exception pour le conjoint survivant qui n'est pas soumis au paiement de la taxe relative à la transcription du véhicule hérité et, le cas échéant, la taxe relative à la réutilisation du numéro d'immatriculation personnalisé.

Concernant le point 6°, lettre b), de l'article du projet, les auteurs avaient prévu de compléter l'article 4, paragraphe 7, par huit alinéas nouveaux, pour prévoir, au moment de la procédure d'immatriculation et dans le cadre de la conclusion d'un contrat d'assurance responsabilité civile obligatoire, la communication de données relatives au véhicule par l'entreprise d'assurance autorisée à la SNCA, cette digitalisation présentant un gain de temps pour tous les acteurs impliqués dans l'immatriculation d'un véhicule.

Le Conseil d'État a toutefois relevé que la structure du paragraphe 7 manquait de cohérence dans la mesure où les alinéas tendaient à se répéter tout du moins partiellement. Le Conseil d'État a également relevé que les alinéas 7 à 9 ne définissent pas, ou ne renvoient pas aux alinéas pertinents pour la détermination des données tombant sous la responsabilité du responsable de traitement et des différents sous-traitants et a dès lors demandé une précision en ce sens.

Par ailleurs, l'avis de la Commission nationale pour la protection des données (ci-après « CNPD ») n'était pas encore parvenu au Conseil d'État au moment de la communication de son avis. Il ressort de la délibération n°69/AV31/2022 du 19 décembre 2022 relative au projet de loi que force est de constater que le projet dans sa teneur initiale ne précisait pas clairement quelles seraient les catégories de données qui seraient traitées et conservées dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ni pour quelles finalités celles-ci seraient traitées, ni quelles seraient les durées de conservation de telles données alors que de telles précisions s'avèrent d'autant plus importantes que le responsable de traitement serait le ministre ayant les transports dans ses attributions, mais que la banque de données serait gérée par une entreprise privée, la SNCA, et qu'un accès par différents acteurs aux données contenues sur cette banque de données était initialement prévu.

Afin de suivre les recommandations de la CNPD et de donner suite aux observations du Conseil d'État, il est tout d'abord proposé, dans un but de cohérence et afin d'éviter des répétitions inutiles, de remplacer les huit alinéas par cinq alinéas. Afin d'éviter que les textes encadrant une telle base de données ne soient éparpillés dans différents textes, il est proposé de procéder à la suppression de l'article 36 du projet introduisant un article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (ci-après « loi de 2003 »).

Les cinq alinéas nouvellement introduits prévoient, à la lumière des recommandations de la CNPD, que le ministre a la qualité de responsable du traitement des données alors que la SNCA et le Centre des technologies de l'information de l'État (ci-après « CTIE ») agissent en qualité de sous-traitant du ministre. Il est instauré une base légale relative à la banque de données nationale des véhicules routiers à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 avec une indication précise des catégories de données traitées et conservées. La base légale pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers est introduite à l'article

4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 avec indication des données collectées et traitées. Contrairement à ce qui était initialement prévu et suite aux recommandations de la CNPD, qui estimait préférable de prévoir une communication de données de la SNCA vers les acteurs plutôt qu'un accès ou une consultation de données, il est proposé de suivre les recommandations de la CNPD en ce sens. Ainsi, les entités auxquelles les données sont communiquées et les finalités d'une telle communication sont définies par voie de règlement grand-ducal. Des précisions sont également apportées en ce qui concerne l'accès à ces banques de données et un système de journalisation des accès est mis en place.

La durée de conservation des données est également précisée et fixée à dix années pour la banque de données nationale des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955, afin de prendre en compte la durée de signalement prévue dans le Règlement (UE) 2018/1862 du Parlement européen et du Conseil du 28 novembre 2018 sur l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation du système d'information Schengen (SIS) dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale, modifiant et abrogeant la décision 2007/533/JAI du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n°1986/2006 du Parlement européen et du Conseil et la décision 2010/261/UE de la Commission. Conformément à l'article 38 du règlement précité, les États membres peuvent introduire des signalements concernant des objets recherchés aux fins d'une saisie ou à titre de preuve dans une procédure pénale pour des objets facilement identifiables et notamment pour des véhicules à moteur, indépendamment de leur système de propulsion ou encore les certificats d'immatriculation de véhicules et les plaques d'immatriculation de véhicules qui ont été volés, détournés, égarés ou invalidés ou qui sont prétendument de tels documents, mais qui sont des faux. Conformément à l'article 38 du précité règlement, un État membre peut introduire un signalement concernant des objets aux fins des articles 36 et 38 pour une période de dix ans. Conformément à l'article 8 du règlement précité, des informations supplémentaires sont échangées au moyen de l'infrastructure de communication. Il incombe aux États membres de fournir les moyens techniques et humains nécessaires pour assurer la disponibilité continue et l'échange rapide et efficace d'informations supplémentaires. Afin de pouvoir répondre aux demandes d'information supplémentaires et dans la mesure où ces signalements peuvent être introduits pour une période de dix ans, la durée de conservation des données enregistrées dans les bases de données visées à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 est fixée à dix ans.

La durée de conservation de la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 est fixée à sept années en raison de l'obligation du Fonds de garantie automobile d'informer sur demande et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre et survenu au cours des sept dernières années sur, entre autres, le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident et le numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule prévue à l'article 16, point 6, de la loi de 2003. À cette fin, une communication quant à l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile peut être communiquée au Fonds en vertu de l'article 10 du projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

Il est ensuite proposé d'insérer une nouvelle lettre d) dans l'article 5, point 6, du projet de loi afin de rectifier le renvoi initialement opéré à l'alinéa 4 ancien, devenu l'alinéa 7.

En ce qui concerne le point 7 remplaçant le paragraphe 8 de l'article 4 de la loi de 1955, il est proposé de remplacer sous la lettre « e) » la cession du véhicule à un nouveau propriétaire comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation par l'immatriculation au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation. En effet, il est préférable de prévoir comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation, l'immatriculation du véhicule routier au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation afin de prendre en compte les observations que le Conseil d'État a formulées à l'article 30 du projet de loi concernant l'articulation entre l'obligation pour le titulaire du certificat d'immatriculation de conclure un contrat d'assurance et des effets pouvant être engendrés par la cession du véhicule routier.

La commission décide par conséquent d'amender l'ancien article 4, devenu l'article 5, du projet de loi comme suit :

« **Art. 4. 5.** L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux ~~exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile~~ **directives européennes de réception**. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces ~~règlements et~~ **directives** sont repris(es) dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, ~~ces les~~ **ces les** véhicules routiers doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle **conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE** qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par ~~l'autorité nationale compétente en la matière~~ **la Société Nationale de Certification et d'Homologation**, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné, **conformément aux dispositions**

~~du règlement (UE) 2018/858 précité. Un règlement grand-ducal détermine les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.~~

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° [...]

3° [...]

4° [...]

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

« [...]

c) ~~À l'~~ L'alinéa 4, ~~la première phrase~~ est remplacée par le libellé suivant :

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. **Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal.** »

[...] »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

a-b) L'alinéa 2 est ~~remplacé par le libellé suivant~~ supprimé :

~~« La SNCA est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires, détenteurs titulaires d'un certificat d'immatriculation des véhicules routiers et preneurs d'assurance, pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige. »~~

b c) À la suite de l'alinéa 2 1^{er}, sont insérés cinq alinéas nouveaux
~~Huit nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2~~ avec le libellé suivant :

« Le ministre dispose, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de de données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation

enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier.

~~Pour attester la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurances autorisée.~~

~~Les données communiquées par les compagnies d'assurances, en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier, sont précisées dans un règlement grand-ducal ; elles comportent certaines données techniques du véhicule et les données personnelles du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, et, le cas échéant, les données personnelles du preneur d'assurance.~~

~~La SNCA met également à disposition, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, les données techniques du véhicule à immatriculer, à l'entreprise d'assurances qui est titulaire du contrat de responsabilité civile automobile, si elles sont disponibles.~~

~~Pour la même finalité de l'immatriculation d'un véhicule routier, la SNCA peut recevoir la confirmation de l'acquittement de la taxe sur la valeur ajoutée suite à une communication effectuée par l'Administration des douanes et des accises. Dans le cadre de cet échange, le numéro de châssis du véhicule est saisi. Afin de vérifier les informations relatives au véhicule déclaré, des données techniques supplémentaires du véhicule peuvent être consultées, selon les modalités fixées par un règlement grand-ducal, et le nom(s), prénom(s) et adresse de la personne ayant procédé à l'acquittement de la taxe peuvent être communiqués. Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).~~

~~Le Centre des technologies de l'information de l'État a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant~~

~~la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).~~

~~La SNCA a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).~~

~~L'ensemble des échanges de données, dans les conditions des alinéas précédents, sont effectués par le biais des systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.»~~

d) A l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

7° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant :

« (8) La validité du certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque :

- a) l'échéance de validité est atteinte ;
- b) le document a été **déclaré** perdu ou ~~il a été~~ retiré par les ~~fonctionnaires-membres~~ de la Police grand-ducale ou ~~par les fonctionnaires~~ de l'Administration des douanes et accises ;
- c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;
- d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;
- e) le véhicule routier est **cédé à un nouveau propriétaire immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation** ;

[...] »

8° [...] »

Il est ensuite procédé à un bref échange de vues, duquel il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est de la non-applicabilité du système du permis à points aux conducteurs des véhicules exemptés de permis (notamment un vélo), Madame la Députée Chantal Gary souhaite connaître plus de détails.

Monsieur le Député Marc Goergen souhaite également recevoir plus d'informations y relatives. De plus, il aimerait aussi savoir comment les personnes, conduisant un véhicule qui ne nécessite pas la détention d'un permis de conduire, seront alors sanctionnées en cas de contravention. Pour ce qui est de la proposition d'augmenter la taxe perçue de 145 à 250 euros et d'augmenter la perte de points à quatre en cas de distraction au volant, l'orateur souhaite également recevoir des informations plus détaillées. Il s'interroge par la même occasionsi une différenciation sera faite entre l'utilisation d'un « carplay » et l'utilisation d'un support fixe de téléphone portable.

Pour ce qui est du vélo, il est indiqué qu'il s'agit en l'occurrence d'une précision dans l'optique d'éviter une inégalité devant la loi entre les cyclistes titulaires d'un permis de conduire et ceux qui n'en disposent pas. Cette disposition aura uniquement comme conséquence qu'il n'y aura pas de retrait de points en cas d'accident (comme telle est déjà la pratique actuellement), dans lequel un vélo est impliqué. Toutes les autres sanctions continueront à être appliquées.

Pour ce qui est de la proposition d'augmentation des sanctions en cas de distraction au volant, il est expliqué qu'il s'agit de mettre à jour les infractions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé, dès que le véhicule est en mouvement, alors que notre législation actuelle n'est plus à la hauteur de l'évolution technologique en relation avec ces infractions.

À noter tout d'abord que, suite à l'évolution technique automobile, la plupart des véhicules sur le marché sont actuellement équipés d'un équipement téléphonique ainsi que d'un système de navigation intégrés dans le tableau de bord. Il en va de même pour les casques de protection portés par les motards. En outre, jusqu'à ce jour, le conducteur est autorisé à utiliser son équipement téléphonique pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule est en mouvement. Lors des contrôles de police, lorsque les policiers ont constaté une infraction relative à l'utilisation d'un téléphone portable au volant, les conducteurs ont souvent trouvé une excuse ou ont tenté de trouver la faille en affirmant d'avoir utilisé leur portable que pour l'allumer ou pour l'éteindre. De surplus, les législations belge et française sont beaucoup plus strictes quant auxdites infractions. Dans ces pays, l'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. Afin d'éviter des discussions inutiles avec les conducteurs interpellés par la police et afin de s'aligner aux législations de nos pays limitrophes, il est proposé de simplifier les infractions y relatives et d'interdire tout simplement l'usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement.

Monsieur Goergen souhaite savoir s'il est toujours autorisé à l'avenir, d'utiliser un support fixe de téléphone portable. Il lui est répondu que la navigation à commande vocale via le téléphone portable demeure légal. Monsieur Goergen souhaite dans ce contexte savoir si cela s'applique également pour google maps. Il est informé que cela reste légal à condition de ne pas tenir le téléphone portable dans sa main et de ne pas le manipuler. Suite à une question afférente de Monsieur Goergen, il lui est confirmé qu'au cas où google maps propose un nouvel itinéraire, il ne sera plus légal de confirmer la nouvelle proposition par voie tactile et ce tant que la voiture est en marche. La proposition d'amendement stipule qu'est visée par l'augmentation de la sanction « le

conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran », ainsi que « le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin. »

Nouvel article 6 (article 5 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé qu'au point 2 de cet alinéa 4, il est prévu que les déficiences ou non-conformités mineures, autres que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement, « sont reprises dans un règlement ministériel » alors que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État s'est dès lors opposé formellement à la disposition sous revue.

Afin de ne plus encourir d'opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer les mots « sont reprises dans un règlement ministériel ».

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 5, devenu l'article 6, point 1, lettre a), du projet de loi entendant modifier l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2, de la loi de 1955 comme suit :

« [...] 2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une déficience ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et **qui sont reprises dans un règlement ministériel**, pour les véhicules suivants :

- a) les autobus et les autocars ;
- b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;
- c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg. »

Article 6 initial du projet de loi déposé – supprimé

L'article 6 du projet de loi avait initialement pour objectif de préciser le point de départ du délai avant l'échéance duquel l'inspecteur de contrôle technique doit suivre obligatoirement une formation continue afin de ne pas perdre son agrément. Le prédit point de départ consiste dans la publication de la formation continue par un arrêté ministériel contrairement au système existant dont l'ensemble des inspecteurs de contrôle technique doivent obligatoirement suivre une formation continue annuelle. Il était initialement jugé inutile par les auteurs du projet d'imposer une formation à un rythme annuel alors que les nouveautés affectant les méthodes du contrôle technique ne surviennent pas à

une telle fréquence et qu'avec le système ISO, les organismes de contrôle technique ont l'obligation de veiller à ce que leur personnel soit formé de façon continue pour maintenir un niveau de service de qualité.

Le Conseil d'État a toutefois relevé que la disposition en projet est contraire à l'annexe IV de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, en ce qu'elle prévoit que l'agrément ministériel autorisant les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques perdrait sa validité uniquement si l'inspecteur ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation et qu'une telle formation ne devrait pas forcément avoir lieu annuellement, alors que la directive précitée prévoit que les inspecteurs doivent suivre chaque année une formation continue ou réussir un examen approprié.

Dans la mesure où la disposition sous revue envisage une modification contraire à une directive, le Conseil d'État a demandé la suppression de cette disposition sous peine d'opposition formelle.

Dans la mesure où la disposition sous revue entraîne une modification non conforme au droit de l'Union européenne, la commission décide de suivre le raisonnement du Conseil d'État et de procéder à la suppression de l'ancien article 6 du projet de loi.

Nouvel article 6 (article 7 initial du projet de loi déposé)

Le présent article vise à amender l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en y apportant quelques adaptations dans un souci de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière, en sus des spécifications liées à la figure du titulaire du certificat d'immatriculation aux lettres l et m de l'alinéa 2 de cet article.

Le Conseil d'État a, dans son avis du 23 décembre 2022, constaté que le comportement répréhensible visé par la nouvelle infraction p) devenue q), relative aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, était déjà, du moins en partie, érigé en infraction à l'article 7, alinéa 1^{er} de la loi de 1955 qui prévoit que « les infractions [...] aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées à l'article 3, [...] sont punies d'une amende de 25 à 250 euros », et que deux dispositions prévoyaient dès lors deux sanctions différentes pour un même fait. Une telle façon de procéder est inconcevable au vu du principe de légalité des peines consacré par l'article 14 de la Constitution qui exige que les peines soient suffisamment déterminées, à l'effet de permettre à tout justiciable commettant un fait pénalement répréhensible de mesurer la nature et la portée des sanctions encourues. Le Conseil d'État s'est dès lors formellement opposé à la disposition sous examen. Afin de respecter le principe de la légalité des peines, il est proposé de modifier la phrase liminaire de l'article 7 de la loi de 1955 afin de ne viser que le point 1 et les points 3 à 11 de l'article 3 de la loi de 1955, de sorte que les infractions aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, point 2, de la loi de 1955, c'est-à-dire « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » ne soit plus érigée en infraction à l'article 7, alinéa 1^{er} de la loi de 1955 et que l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du

chargement des véhicules routiers soit sanctionnée à l'article 7, paragraphe 2, lettre q), de la loi de 1955.

Le Conseil d'État reproche aux auteurs du projet que le champ de la nouvelle infraction relative à l'utilisation au volant d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé serait rétréci en ce que toute utilisation quelconque dudit équipement reste permise du moment que l'appareil n'est pas tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement. Le Conseil d'État renvoie à l'évolution qu'a connue la législation belge sur ce point. En outre, le Conseil d'État se heurte aux termes « écran allumé » et « en mouvement ». Quid du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ou qui se trouve immobilisé à un feu rouge et qui utiliserait son téléphone ? Le Conseil d'État préconise, de ce fait, le terme « en circulation », étant donné qu'un véhicule temporairement immobilisé se trouve couvert par cette notion.

Il y a lieu de se demander si ce maintien satisfait l'ambition des auteurs : *quid* du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ? Plus généralement, le fait de viser tout « équipement téléphonique » et « tout autre appareil doté d'un écran allumé » vise-t-il de manière suffisamment large les appareils susceptibles de distraire les conducteurs ?

Les comportements fautifs nouvellement érigés en infraction se réfèrent tout d'abord à la législation belge, sur laquelle le Conseil d'État a attiré l'attention. Afin de tenir compte des observations soulevées par le Conseil d'État dans son avis émis en date du 23 décembre 2022, la commission parlementaire a reformulé les dispositions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique. La nouvelle disposition relativement stricte interdit à tout conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler tout appareil électronique mobile doté d'un écran. La disposition nouvelle se distingue de l'ancienne en ce qu'elle est devenue plus stricte. Non seulement la tenue en main de l'appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur du véhicule est interdite, mais l'interdiction est devenue plus large en incluant et en visant également toute utilisation, ainsi que toute manipulation quelconque dudit appareil. L'utilisation de l'appareil implique, dès lors, toute manipulation, tout maintien en main ainsi que toute action nécessitant de toucher l'appareil ou même de regarder l'écran. Il est évident que le fait de faire usage de l'écran pour regarder des images, des animations ou d'autres médias de divertissement, qui ne sont pas directement liés à la circulation ou aux fonctions de réglage du véhicule, font également partie de l'interdiction.

Dans la nouvelle formulation, les termes « équipement téléphonique » ont été supprimés et les termes « appareil doté d'un écran allumé » ont été remplacés par les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran », alors que la commission parlementaire est d'avis que les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran » incluent tout type d'équipement téléphonique, que ce soit un téléphone portable, une tablette numérique, ordinateur portable, smartphone etc. Ensuite, le terme « allumé » a été supprimé et tout appareil électronique mobile doté d'un écran est visé dans la nouvelle disposition, qu'il soit allumé ou éteint. De plus, les termes « qui n'est pas en stationnement ou en parcage » ont été ajoutés. L'ajout desdits termes autorise donc tout conducteur d'un véhicule qui est immobilisé en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son appareil électronique mobile. Par contre, le conducteur qui se trouve momentanément à l'arrêt, comme par

exemple le conducteur qui se trouve immobilisé devant un feu rouge, n'est pas visé par l'exception et ne peut donc pas faire usage, tenir en main ni manipuler son appareil électronique mobile. Si la commission parlementaire avait suivi la proposition du Conseil d'État en interdisant toute utilisation de l'appareil par le conducteur dès que le véhicule est en circulation, les conducteurs qui se trouvent en stationnement, en parcage et en arrêt seraient visés par l'interdiction. Or, ce n'est pas l'intention des auteurs du projet d'interdire l'utilisation d'un équipement téléphonique si le conducteur d'un véhicule se trouve immobilisé en stationnement ou en parcage. Par contre, le conducteur qui se trouve immobilisé avec sa voiture devant un feu rouge est, bien évidemment, visé et l'interdiction joue pour ce dernier.

En résumé, cette nouvelle formulation relativement stricte interdit, dès lors, à tout conducteur, qui se trouve avec sa voiture en mouvement ou momentanément à l'arrêt devant un feu rouge, d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son téléphone. Comme l'usage de l'appareil électronique mobile vise toute manipulation quelconque de ce dernier, le conducteur ne peut ni téléphoner, ni écouter de la musique ou de la radio.

Il lui est même interdit d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation de son appareil électronique mobile si l'on prend vraiment à la lettre la nouvelle formulation. Or, l'intention du projet de loi est de laisser une certaine marge de manœuvre au conducteur du véhicule quant à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation. Pour cette raison, la nouvelle disposition prévoit que le conducteur peut faire usage des fonctions de communication vocale et d'audition de son appareil électronique mobile si elles sont commandées par le système mains libres intégré du véhicule. Il en va de même avec les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation dudit appareil. Le conducteur peut faire usage desdites fonctions si l'appareil est commandé par le système mains libres intégré du véhicule et à condition pour cet appareil d'être fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin. L'exigence selon laquelle l'appareil électronique mobile doit être commandé par le système mains libres intégré du véhicule est réputée satisfaite si la fonction utilisée a été activée avant le départ et si, à partir de ce moment, l'appareil n'est plus commandé manuellement.

Finalement, dans le projet de loi a été ajouté à la disposition relative à l'utilisation d'un équipement téléphonique que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway. Or, selon le Conseil d'État, le champ d'application de la loi s'étend de toute manière à la conduite du tramway. D'après le Conseil d'État, si cette disposition était maintenue, cet ajout risquerait d'influer sur l'interprétation des dispositions qui omettent de s'y référer, qui pourraient être lues comme ne s'appliquant pas au conducteur du tramway. Le Conseil d'État a émis à cet endroit une opposition formelle pour insécurité juridique. La commission propose de supprimer la précision que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway, en vue de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

Quant à l'utilisation d'un équipement de communication par le motard pour lequel un casque homologué est obligatoire, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières. Or, ladite disposition a été énumérée par les auteurs du projet de loi à l'endroit du point 13) de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 de l'article 2*bis*, mais ne figurait pas à l'alinéa 2 de l'article 7. Afin de combler cet oubli, la lettre p) dudit article 7 est donc remplacée par le libellé suivant :

« p) Inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ».

En ce qui concerne le point 13) de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 de l'article 2*bis*, la commission propose de reformuler ladite disposition pour prendre la teneur suivante :

« 13) Le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant ».

Par la modification visée, le terme « correctement » a été supprimé, alors qu'il est difficile pour la Police grand-ducale de contrôler si l'équipement de communication est correctement fixé au casque de protection ou pas. Il va de soi qu'il n'appartient pas aux agents de police de juger si l'équipement de communication est correctement fixé ou pas. En vue d'éviter tout risque de divergences d'interprétations quant à ladite fixation de l'équipement téléphonique, il est préconisé de supprimer le terme « correctement » de la disposition visée. Par la nouvelle tournure, la disposition est également devenue plus lisible.

En ce qui concernait le point 30), devenu le point 29, à l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1^{er} de la loi de 1955, le Conseil d'État a relevé que les auteurs entendaient appliquer une réduction de deux points à un comportement répréhensible mais ne faisait l'objet d'aucune incrimination dans la loi en projet. Dans la mesure où le Conseil d'État a considéré que le projet sous revue risquait de dissocier le lien étroit qui existe entre le droit pénal et la logique répressive inhérente au système du permis à points, la Haute Corporation a demandé de supprimer le point 30) ou d'ériger le comportement décrit en infraction pénale. Il est dès lors proposé d'insérer un nouveau point « s » à l'article 7, alinéa 2, de la loi de 1955 avec le libellé suivant : « s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers.» afin d'ériger le comportement en infraction.

Quant à la nouvelle lettre q), à savoir l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières.

La commission propose d'amender l'article 7 du projet de loi comme suit :

« **Art. 7.** L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1^{er} est modifié comme suit :

a) **Les termes « ,point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».**

a b) Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

b c) Une nouvelle phrase est ajoutée *in fine* libellée comme suit :

« Cette amende a le caractère d'une peine de police. »

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, le Le nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

b) [...]

c) ~~À la lettre o), les termes « , qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. » sont remplacés par les termes « telles que libellées aux points 12 et 13 de l'article 2bis ; ».~~ La lettre o) est remplacée par le libellé suivant :

« o) -inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;

-inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

d) ~~Quatre Deux~~ nouvelles lettres p), ~~et~~ q), r) et s) sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;

~~p~~ q) inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers ~~telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2bis~~ ;

~~q~~ r) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, ~~ou~~ le détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, ~~d'un~~ du véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. » »

Nouvel article 7 (article 8 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 8 (article 9 initial du projet de loi déposé)

Cet article prévoit, au vu des explications de l'article 7, qui propose d'ériger ce délit en une contravention grave, qu'il y a donc lieu de supprimer l'actuel article 10bis.

Cet article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 9 (article 10 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022 le Conseil d'État a relevé que, comme l'article 11 de la loi de 1955 porte uniquement sur la surcharge des véhicules routiers, les dispositions ayant trait aux dimensions des véhicules routiers n'ont pas leur place dans ledit article 11 de la loi de 1955. Il est dès lors proposé de supprimer les mots « ou/et dimensions réglementaires » dans la teneur projetée de l'article 11, paragraphe 7.

La Haute Corporation a également relevé que l'ajout du paragraphe 8 à l'article 11 de la loi entendait conférer une base légale à une commission des autorisations spéciales pour satisfaire aux critiques que le Conseil d'État avait formulées dans son avis n°60.590 du 29 juin 2021. Le Conseil d'État a toutefois estimé que la base légale s'avérait toujours insuffisante en ce qui concerne la possibilité de retrait ou de suspension de l'autorisation spéciale qui était prévue à l'article 5, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal CE n°60.590, alors que le retrait ou la suspension de l'autorisation spéciale est assimilable à une sanction administrative qu'il incombe à la loi de fixer. Pour cette raison, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de prévoir la possibilité de retrait et de suspension par le ministre pour les cas autres que le non-respect des conditions à la base de cette autorisation dans la loi de 1955, à défaut de quoi le règlement grand-ducal dépasse le cadre de sa base légale, d'autant plus dans une matière réservée à la loi formelle.

Il est dès lors proposé de suivre le raisonnement du Conseil d'État par l'ajout d'un deuxième alinéa au paragraphe 8 introduit par l'article 10, point 4, du projet de loi afin que la possibilité de retrait ou de suspension par le ministre de l'autorisation spéciale dans la loi de 1955 lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la loi de 1955.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 10, point 4, du même projet comme suit :

« 4° Deux nouveaux paragraphes sont insérés à la suite du paragraphe 6 libellés comme suit :

« (7) ~~Sans préjudice des paragraphes précédents, la surcharge~~ **Le dépassement de la masse maximale autorisée ne donne pas lieu au constat d'une** infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses ~~ou/et les dimensions réglementaires~~ applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite

autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé **au ministre quant au sujet des demandes relatives** à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses réglementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission.

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. » »

Nouvel article 10 (article 11 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 12, paragraphes 4, 4*bis* et 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État note qu'au point 1°, lettre b), les auteurs proposent de simplifier la procédure de dépistage de drogues au volant dans certains cas limitativement énumérés en permettant aux membres de la Police grand-ducale de passer directement à une prise de sang et à une prise d'urine, sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive. Cette procédure simplifiée serait permise en cas d'aveu, lorsque la personne concernée est en train de consommer des drogues ou est en possession de drogues ou de matériel de consommateur et si la personne concernée présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique. Les auteurs justifient les adaptations qu'ils projettent par le manque de fiabilité des tests salivaires en matière de dépistage de drogues et par une volonté de simplifier la procédure.

À la lettre c) du point 1°, qui vise à remplacer le point 13 du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi de 1955, les auteurs disposent qu'« en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double ». Le Conseil d'État tient à relever que la formulation « augmentée du double » signifie une progression de 200 pour cent, soit une multiplication par trois de la quantité initiale. En l'espèce, à la quantité de 15 ml au moins serait ajouté le double, à savoir au moins 30 ml, de sorte qu'en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang à prélever serait d'au moins 45 ml. S'il n'est pas de l'intention des auteurs de tripler la quantité de sang à prélever, le Conseil d'État propose de reformuler la phrase comme suit : « En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est doublée. »

Le Conseil d'État suggère encore de remplacer les termes que les auteurs proposent au point 2°, lettre b), d'insérer derrière le chiffre « 4 » par « ni d'aucune autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique ».

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Les travaux seront poursuivis lors d'une prochaine réunion de la commission parlementaire.

5. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

À noter que la commission parlementaire se réunira encore une fois cet après-midi pour une réunion jointe avec la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile concernant les projets de loi 8043 et 8059.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7934/07

N° 7934⁷

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**déterminant le régime des sanctions applicables
en cas de violation des dispositions du règlement
(UE) 2021/782 du Parlement européen et du
Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obliga-
tions des voyageurs ferroviaires**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE
ET DES TRAVAUX PUBLICS**

(16.3.2023)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente, Mme Jessie THILL, Rapportrice ; Mme Semiray AHMEDOVA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Max HAHN, M. Marc HANSEN, Mme Cécile HEMMEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, M. Carlo WEBER, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 20 décembre 2021 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'un résumé du projet de loi ainsi que d'une fiche d'évaluation d'impact.

La Chambre des Salariés a rendu son avis en date 21 janvier 2022.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics a émis son avis en date du 22 février 2022.

La Chambre de Commerce a rendu son avis le 18 mars 2022.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 22 juillet 2022.

Lors de sa réunion du 20 octobre 2022, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Jessie Thill a été désignée comme Rapportrice.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 24 octobre 2022.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 13 décembre 2022.

La commission parlementaire a examiné l'avis complémentaire de la Haute Corporation lors de sa réunion du 23 février 2023 et a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 16 mars 2023.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi propose d'abroger et de remplacer la loi modifiée du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, en raison de l'abrogation, avec effet au 7 juin 2023, du règlement précité par le règlement

(UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. Ce nouveau règlement européen vise notamment à sauvegarder les droits des voyageurs ferroviaires et à améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de voyageurs afin d'aider à accroître la part du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport.

Le projet de loi entend ainsi mettre en œuvre l'article 35 du règlement précité, dont le paragraphe 1^{er} impose notamment aux États membres de déterminer « *le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et [de prendre] toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives* ».

Le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires constitue une refonte du règlement (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. D'après le législateur européen, en dépit des progrès considérables réalisés dans le domaine de la protection des consommateurs dans l'Union européenne, la protection des voyageurs ferroviaires doit encore être améliorée, étant donné que ce dernier est la partie faible du contrat de transport.

La refonte accorde les mêmes droits aux voyageurs ferroviaires qui effectuent des trajets internationaux et intérieurs visant ainsi à élever le niveau de protection des consommateurs dans l'Union européenne et à garantir à la fois des conditions de concurrence équitables pour les entreprises ferroviaires et un niveau uniforme de droits pour les voyageurs. Les voyageurs devraient recevoir les informations les plus précises possibles concernant leurs droits. Étant donné que certains formats de billets ne permettent pas que des informations soient imprimées sur ces billets, il devrait être possible de les fournir par d'autres moyens.

Le règlement précité connaît déjà une transposition partielle par la voie de règlement grand-ducal en cours de procédure réglementaire portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (refonte) et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement. Comme son intitulé l'indique, ce projet de règlement grand-ducal prévoit, d'une part, une dérogation pour le Luxembourg en ce qui concerne certains services de transport ferroviaire et notamment les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs, ce qui réduit considérablement le champ d'application du règlement communautaire en question.

Le présent projet de loi crée d'ailleurs la base légale pour le projet de règlement grand-ducal prémentionné, qui restera donc en suspens jusqu'à l'entrée en vigueur du projet de loi. Le dispositif principal du projet de loi concerne néanmoins le régime des sanctions applicables en cas de violation d'une disposition du règlement (UE) 2021/782. Le projet de loi fixe ainsi une amende administrative variant entre 500 et 4000 euros et pouvant être doublée en cas de récidive. Ces amendes administratives sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

L'entrée en vigueur du projet de loi est fixée au 7 juin 2023, en cohérence avec la date d'application directe du règlement (UE) 2021/782 précité.

*

III. AVIS

Avis du Conseil d'Etat (22.7.2022)

Dans son avis du 22 juin 2022, le Conseil d'État a émis plusieurs remarques à l'égard des articles 1^{er} et 2 du projet de loi, dont deux oppositions formelles ; l'une mettant en cause la nature vague des termes « *faute de moindre gravité* » et l'autre pour cause de mise en œuvre incomplète du règlement européen. Les articles 3 à 6 furent sans observations. Il est renvoyé au commentaire des articles pour le détail des remarques et la suite y réservée.

Avis complémentaire du Conseil d'Etat (13.12.2022)

La Haute Corporation se doit de constater que les deux amendements, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 20 octobre 2022, répondent aux

observations émises dans son avis du 22 juillet 2022 et qu'elle est donc en mesure de lever les deux oppositions formelles.

Avis de la Chambre des Salariés (21.1.2022)

La Chambre des Salariés profite de son avis relatif au projet de loi et au projet de règlement grand-ducal pour réitérer son point de vue en matière de libéralisation exagérée dans le cadre du transport ferroviaire et de renvoyer à ses remarques y relatives contenues dans ses avis antérieurs et désapprouve le projet de règlement grand-ducal. Enfin, elle remarque également qu'afin de garantir aux usagers des services de transport ferroviaire une information adéquate relative à leurs droits et obligations ainsi qu'un encadrement renforcé de leur sécurité, il importe de prévoir la présence d'au moins un agent d'accompagnement dans chaque train, dont le profil correspond aux règles minimales communes de certification.

Avis de la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics (22.2.2022)

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics se demande quelle autorité est chargée de la constatation et de l'instruction des infractions aux dispositions de protection des voyageurs ferroviaires, car le projet de loi manque, à son avis, de clarté à ce sujet. Elle relève que toutes les étapes de la procédure semblent se dérouler devant la même autorité, ce qui risque de porter atteinte aux principes d'indépendance et d'impartialité en matière de prise de décisions de sanction. Ainsi, la chambre professionnelle plaide pour une instance neutre qui procéderait à l'instruction du dossier et le transmettrait ensuite au ministre compétent pour trancher le litige et prendre une décision de sanction.

Vu que le projet de loi prévoit par ailleurs qu'« aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement », la chambre professionnelle se demande quels comportements pourraient faire l'objet d'une sanction pénale et quelle serait la procédure à suivre si le procureur d'État décidait de ne pas poursuivre un comportement qui serait effectivement punissable pénalement.

La Chambre des Fonctionnaires et Employés publics se pose finalement encore la question s'il ne se recommanderait pas d'appliquer dans le domaine en cause plutôt les dispositions de la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

À l'égard du projet de règlement grand-ducal, la chambre professionnelle remarque que son article 2 déroge au projet de loi en ce qu'il précise que certaines de ces dispositions ne sont pas applicables au Luxembourg et se demande si la dérogation en question ne devrait pas plutôt être insérée dans une disposition de la future loi. La chambre professionnelle juge étonnant, voire incompréhensible, que le gouvernement souhaite promouvoir l'utilisation des transports publics, d'une part, mais qu'il institue en même temps des dérogations à des mesures protectrices importantes applicables aux utilisateurs des transports en commun par chemins de fer d'autre part. Même si le règlement (UE) 2021/782 autorise les États membres à mettre en place une telle dispense, et même si une dispense similaire est actuellement déjà inscrite à l'article 2 du règlement grand-ducal du 1^{er} décembre 2009 portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement, la chambre professionnelle estime que toutes les mesures de protection des voyageurs prévues par la réglementation européenne sont importantes, surtout celles applicables aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Avis de la Chambre de Commerce (18.3.2022)

La Chambre de Commerce déclare ne pas avoir de commentaires, que l'exposé des motifs explique clairement le cadre et les objectifs du projet de loi et qu'elle est donc en mesure d'approuver le projet de loi.

*

IV. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Nouvel article 1^{er} (article 2 du projet de loi déposé)

L'alinéa 1^{er} entend permettre au ministre en cas de faute de moindre gravité de prononcer un avertissement écrit. Les alinéas 2 et 3 sanctionnent les violations des dispositions du règlement européen soit par une amende de 500 euros soit par une amende de 2 000 euros.

Dans son avis du 22 juillet 2022, le Conseil d'État constate que l'alinéa 1^{er} entend permettre au ministre « en cas de faute de moindre gravité » de prononcer un avertissement écrit. Il se demande dans quel cas une faute de « moindre gravité » serait en état de justifier un avertissement, étant donné que la nature vague des termes « faute de moindre gravité » contrevient au principe de la spécification des incriminations. Le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, la suppression de cet alinéa et demande de prévoir, aux alinéas 2 et 3, à la suite des termes « amende de 500 euros » et « amende de 2 000 euros », que ces amendes soient prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

En outre, la Haute Corporation relève que les alinéas 2 et 3 sanctionnent les violations des dispositions du règlement européen soit par une amende de 500 euros soit par une amende de 2 000 euros. Cependant, la violation de l'article 5 quant à l'établissement de tarifs non-discriminatoires, la violation de l'article 7 quant à l'interdiction d'exonérations ou de limitations de responsabilité, ou encore la violation de l'article 12 relatif aux billets directs, ne se trouvent pas sanctionnées par le dispositif en projet, de sorte que l'article 35 du règlement (UE) 2021/782 précité ne se trouve pas être totalement mis en œuvre. Le Conseil d'État demande dès lors, sous peine d'opposition formelle pour mise en œuvre incomplète du règlement, de prévoir des sanctions effectives, proportionnées et dissuasives applicables aux violations des dispositions du règlement (UE) 2021/782 précité.

La commission parlementaire a dès lors proposé de supprimer l'alinéa 1^{er} afin de permettre à la Haute Corporation de lever son opposition formelle à l'endroit de l'alinéa 1^{er} qui contrevient, selon le Conseil d'État, au principe de la spécification des incriminations.

Suite à cette suppression, il s'est avéré nécessaire de préciser dans un nouvel alinéa que les amendes administratives prévues par les anciens alinéas 2 et 3 sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

Afin de permettre à la Haute Corporation de lever sa deuxième opposition formelle, la commission parlementaire a proposé d'adapter les anciens alinéas 2 et 3 en prévoyant une sanction en cas de violation des articles 5 (établissement de tarifs non discriminatoires), 7 (interdiction d'exonérations ou de limitations de responsabilité) et 12 (billets directs). En procédant de la sorte, l'article 35 du règlement (UE) 2021/782 précité devrait se trouver désormais totalement mis en œuvre.

Dans son avis complémentaire du 13 décembre 2022, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue entend modifier l'ancien article 2, devenu, tel que proposé par le Conseil d'État, l'article 1^{er} de la loi en projet. D'une part, il supprime l'ancien alinéa 1^{er} qui prévoyait la possibilité pour le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions de prononcer un avertissement « en cas de faute de moindre gravité », formulation vague critiquée par le Conseil d'État pour contrevenir au principe de la spécification de l'incrimination. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée. D'autre part, aux nouveaux alinéas 1^{er} et 2, il élargit le champ des articles du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires dont la violation est soumise à sanction, en y ajoutant les articles 5, 7 et 12 du règlement européen précité.

Le Conseil d'État est dès lors en mesure de lever son opposition formelle y relative.

La commission parlementaire en prend note.

Nouvel article 2 (article 1^{er} du projet de loi déposé)

L'article prévoit la typologie des sanctions que peut prononcer le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions et définit les règles de procédure entourant ce régime de sanctions.

Dans son avis du 22 juillet 2022, le Conseil d'État constate qu'aucune mention n'est faite des dispositions ou des comportements qu'il s'agit de sanctionner, de sorte que l'article 1^{er} constitue une disposition à vocation générale dont l'étendue ne se trouve pas circonscrite. La Haute Corporation estime qu'une telle disposition revient à limiter de manière générale le pouvoir de sanction du ministre

en question à deux types de sanctions. Or, ceci n'est, d'après le Conseil d'État, pas la volonté du projet de loi, qui entend restreindre les sanctions prononçables par le ministre aux seuls cas de violation du règlement (UE) 2021/782 précité. Il aurait fallu à tout le moins, et ce afin de respecter le principe de la spécification des incriminations, que l'article sous examen énonce explicitement qu'en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 précité, le ministre peut édicter deux types de sanctions, à savoir l'avertissement écrit et l'amende administrative. Au regard de ce qui précède, le Conseil d'État estime que l'alinéa 1^{er} est superfétatoire.

En effet, l'article 2 de la loi en projet définit clairement quelles sanctions administratives peuvent être prononcées pour la violation de chacune des dispositions pertinentes du règlement européen.

Suite à la suppression de l'alinéa 1^{er}, le Conseil d'État propose encore d'inverser les articles 1^{er} et 2, afin d'assurer que les dispositions suivent un ordre logique.

En outre, le Conseil d'État estime qu'à l'endroit de l'alinéa 2 il y a lieu de remplacer les termes « service ferroviaire de transport de voyageurs » par les termes « entreprise ferroviaire » conformément à la terminologie employée par le règlement européen à mettre en œuvre, le terme « service » visant la prestation de transport et non pas la personne l'exécutant. L'alinéa 4 entend imposer les frais de procédure administrative à la charge du « service ferroviaire de transport de voyageurs ». Il convient, d'après le Conseil d'État, là encore, de viser l'« entreprise ferroviaire » conformément à la terminologie employée par le règlement (UE) 2021/782 précité.

La commission a décidé de faire droit à toutes les remarques du Conseil d'État. Par conséquent, elle a décidé d'inverser les articles 1^{er} et 2 afin d'assurer que les dispositions suivent un ordre logique et de supprimer l'alinéa 1^{er} de l'article sous examen. En outre, elle a décidé de remplacer les termes « service ferroviaire de transport de voyageurs » par les termes « entreprise ferroviaire ».

Article 3

L'article 3 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Article 4

L'article 4 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 5

Le Conseil d'État a constaté dans son avis n°60.851 du 22 juillet 2022 relatif au *projet de règlement grand-ducal portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement* sous « Considérations générales » que la loi du 5 février 2021 sur les transports publics ne contient aucune disposition qui renverrait à un règlement grand-ducal le soin d'assurer la mise en œuvre du règlement en question ou de préciser les règles en matière de droits et obligations des voyageurs.

Afin de remédier à cette situation, la commission parlementaire a proposé d'insérer une base légale dans le corps du présent *projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires*. Aussi longtemps que cette base légale n'existera pas, le projet de règlement grand-ducal sous rubrique restera en suspens.

L'insertion du nouvel article 5 entraîne la renumérotation des articles subséquents.

La commission a par conséquent décidé d'ajouter un nouvel article 5 ayant la teneur suivante :

« Art. 5. L'octroi à certains services de transport de voyageurs de dérogations au règlement (UE) 2021/782 précité et la désignation de l'autorité compétente luxembourgeoise pour l'application dudit règlement sont réglés par voie de règlement grand-ducal. »

L'amendement entend conférer une base légale au futur règlement d'exécution de la loi en projet en renvoyant à un règlement grand-ducal pour octroyer des dérogations à certains services de transport de voyageurs et pour désigner l'autorité compétente luxembourgeoise. L'amendement répond ainsi à la critique émise par le Conseil d'État dans son avis n°60.851 du 22 juillet 2022 relatif au projet de règlement grand-ducal portant dérogation pour certains services de transport ferroviaire au règlement

(UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires et désignation de l'autorité compétente chargée de l'application dudit règlement.

Dans son avis complémentaire du 13 décembre 2022 le Conseil d'État n'a pas d'observations à formuler.

Nouvel article 6 (article 5 du projet de loi déposé)

L'article 6 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 7 (article 6 du projet de loi déposé)

L'article 7 n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État, ni d'observations de la part de la commission parlementaire.

La commission a en outre décidé de reprendre toutes les suggestions d'ordre légistique.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7934 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Art. 1^{er}. Le non-respect des obligations définies aux articles 6, 9, 11, 12, 17, 18, 19, 20 et 22 du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 7, 8, 10, 13, 14, 15, 16, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29 et 30 du règlement (UE) 2021/782 précité est sanctionné par une amende administrative de 2 000 euros.

Ces amendes administratives sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 2. Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, entreprise ferroviaire a le droit d'être entendue par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge de l'entreprise ferroviaire sanctionnée.

Art. 3. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Art. 4. Les mesures prévues à l'article 1^{er} sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 5. L'octroi à certains services de transport de voyageurs de dérogations au règlement (UE) 2021/782 précité et la désignation de l'autorité compétente luxembourgeoise pour l'application dudit règlement sont réglés par voie de règlement grand-ducal.

Art. 6. La loi modifiée du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires est abrogée.

Art. 7. La présente loi entre en vigueur le 7 juin 2023.

Luxembourg, le 16 mars 2023

La Présidente,
Chantal GARY

La Rapportrice,
Jessie Thill

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Texte voté - projet de loi N°7934



N° 7934

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

*

Art. 1^{er}. Le non-respect des obligations définies aux articles 6, 9, 11, 12, 17, 18, 19, 20 et 22 du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 7, 8, 10, 13, 14, 15, 16, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29 et 30 du règlement (UE) 2021/782 précité est sanctionné par une amende administrative de 2 000 euros.

Ces amendes administratives sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 2. Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, entreprise ferroviaire a le droit d'être entendue par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge de l'entreprise ferroviaire sanctionnée.

Art. 3. Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Art. 4. Les mesures prévues à l'article 1^{er} sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 5. L'octroi à certains services de transport de voyageurs de dérogations au règlement (UE) 2021/782 précité et la désignation de l'autorité compétente luxembourgeoise pour l'application dudit règlement sont réglés par voie de règlement grand-ducal.

Art. 6. La loi modifiée du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires est abrogée.

Art. 7. La présente loi entre en vigueur le 7 juin 2023.

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 22 mars 2023

Le Secrétaire général,

Le Président,

s. Laurent Scheeck

s. Fernand Etgen

Bulletin de vote n°2 - Projet de loi N°7934

Date: 22/03/2023 14:44:04

Scrutin: 2

Président: M. Etgen Fernand

Vote: PL 7934 - Voyageurs ferroviaires

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°7934

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54	0	0	54
Procurations:	5	0	0	5
Total:	59	0	0	59

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
---------------	--------------------	---------------	--------------------

DP

Arendt Guy	Oui	Bauler André	Oui
Baum Gilles	Oui	Beissel Simone	Oui
Colabianchi Frank	Oui	Etgen Fernand	Oui
Graas Gusty	Oui	Hahn Max	Oui
Hartmann Carole	Oui	Knaff Pim	Oui
Lamberty Claude	Oui	Polfer Lydie	Oui (Bauler André)

LSAP

Asselborn-Bintz Simone	Oui	Biancalana Dan	Oui
Burton Tess	Oui (Asselborn-Bintz Simone)	Closer Francine	Oui (Biancalana Dan)
Cruchten Yves	Oui	Di Bartolomeo Mars	Oui
Hemmen Cécile	Oui	Kersch Dan	Oui
Mutsch Lydia	Oui	Weber Carlo	Oui

déi gréng

Ahmedova Semiray	Oui	Benoy François	Oui
Bernard Djuna	Oui	Empain Stéphanie	Oui
Gary Chantal	Oui	Hansen Marc	Oui
Lorsché Josée	Oui	Margue Charles	Oui
Thill Jessie	Oui		

CSV

Adehm Diane	Oui	Arendt épouse Kemp Nancy	Oui
Eicher Emile	Oui	Eischen Félix	Oui
Galles Paul	Oui	Gloden Léon	Oui
Halsdorf Jean-Marie	Oui	Hansen Martine	Oui
Hengel Max	Oui	Kaes Aly	Oui
Margue Elisabeth	Oui	Mischo Georges	Oui
Modert Octavie	Oui (Arendt épouse Kemp Nancy)	Mosar Laurent	Oui
Roth Gilles	Oui	Schaaf Jean-Paul	Oui
Spautz Marc	Oui	Wilmes Serge	Oui
Wiseler Claude	Oui	Wolter Michel	Oui

ADR

Engelen Jeff	Oui	Kartheiser Fernand	Oui
Keup Fred	Oui	Reding Roy	Oui (Kartheiser Fernand)

DÉI LÉNK

Cecchetti Myriam	Oui	Oberweis Nathalie	Oui
------------------	-----	-------------------	-----

Date: 22/03/2023 14:44:04

Scrutin: 2

Président: M. Etgen Fernand

Vote: PL 7934 - Voyageurs ferroviaires

Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

Description: Projet de loi N°7934

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	54	0	0	54
Procurations:	5	0	0	5
Total:	59	0	0	59

Nom du député	Vote (Procuration)	Nom du député	Vote (Procuration)
---------------	--------------------	---------------	--------------------

Piraten

Clement Sven	Oui	Goergen Marc	Oui
--------------	-----	--------------	-----

n'ont pas participé au vote:

Nom du député	Nom du député
---------------	---------------

CSV

Lies Marc	
-----------	--

Le Président:

Le Secrétaire Général:

7934/08

N° 7934⁸

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

**déterminant le régime des sanctions applicables
en cas de violation des dispositions du règlement
(UE) 2021/782 du Parlement européen et du
Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obliga-
tions des voyageurs ferroviaires**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ÉTAT**

(24.3.2023)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 22 mars 2023 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**déterminant le régime des sanctions applicables
en cas de violation des dispositions du règlement
(UE) 2021/782 du Parlement européen et du
Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obliga-
tions des voyageurs ferroviaires**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 22 mars 2023 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 22 juillet et 13 décembre 2022 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 14 votants, le 24 mars 2023.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Mémorial A N° 255 de 2023

Loi du 19 avril 2023 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 22 mars 2023 et celle du Conseil d'État du 24 mars 2023 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

Le non-respect des obligations définies aux articles 6, 9, 11, 12, 17, 18, 19, 20 et 22 du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires est sanctionné par une amende administrative de 500 euros. Lorsqu'il s'agit du premier non-respect par une entreprise ferroviaire déterminée d'une des obligations précitées, l'amende administrative peut être remplacée par un avertissement écrit.

Le non-respect des obligations définies aux articles 5, 7, 8, 10, 13, 14, 15, 16, 21, 23, 24, 25, 27, 28, 29 et 30 du règlement (UE) 2021/782 précité est sanctionné par une amende administrative de 2 000 euros.

Ces amendes administratives sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

En cas de récidive endéans un délai d'un an, le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions peut prononcer une amende administrative dont le montant est porté au double.

Aucune amende administrative ne peut être imposée lorsque le comportement fautif est punissable pénalement.

Art. 2.

Dans le cadre de l'instruction de son dossier et avant toute sanction, toute entreprise ferroviaire a le droit d'être entendue par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions et de présenter ses observations.

Au cas où une sanction est prononcée, la décision infligeant la sanction administrative doit être motivée.

Les frais provoqués par la procédure administrative sont mis à charge de l'entreprise ferroviaire sanctionnée.

Art. 3.

Les amendes administratives sont perçues par l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA.

Les amendes administratives sont acquittées dans les trente jours suivant la date de la notification de la décision. Passé ce délai, un rappel est adressé par voie recommandée. Le rappel fait courir des intérêts de retard calculés au taux légal.

Art. 4.

Les mesures prévues à l'article 1^{er} sont susceptibles d'un recours en réformation devant le tribunal administratif.

Art. 5.

L'octroi à certains services de transport de voyageurs de dérogations au règlement (UE) 2021/782 précité et la désignation de l'autorité compétente luxembourgeoise pour l'application dudit règlement sont réglés par voie de règlement grand-ducal.

Art. 6.

La loi modifiée du 10 septembre 2012 déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires est abrogée.

Art. 7.

La présente loi entre en vigueur le 7 juin 2023.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*
François Bausch

Palais de Luxembourg, le 19 avril 2023.
Henri

*La Ministre de la Protection
des consommateurs,*
Paulette Lenert

Doc. parl. 7934 ; sess. ord. 2021-2022 et 2022-2023.



Résumé

PROJET DE LOI

déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

RESUME

Le projet de loi entend mettre en œuvre l'article 35 du règlement précité, dont le paragraphe 1^{er} impose notamment aux États membres de déterminer « *le régime des sanctions applicables aux violations des dispositions du présent règlement et [de prendre] toutes les mesures nécessaires pour assurer la mise en œuvre de ces sanctions. Ces sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives* ».

Le règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires constitue une refonte du règlement (CE) 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires. D'après le législateur européen, en dépit des progrès considérables réalisés dans le domaine de la protection des consommateurs dans l'Union européenne, la protection des voyageurs ferroviaires doit encore être améliorée, étant donné que ce dernier est la partie faible du contrat de transport.

La refonte accorde les mêmes droits aux voyageurs ferroviaires qui effectuent des trajets internationaux et intérieurs visant ainsi à élever le niveau de protection des consommateurs dans l'Union européenne et à garantir à la fois des conditions de concurrence équitables pour les entreprises ferroviaires et un niveau uniforme de droits pour les voyageurs. Les voyageurs devraient recevoir les informations les plus précises possibles concernant leurs droits. Étant donné que certains formats de billets ne permettent pas que des informations soient imprimées sur ces billets, il devrait être possible de les fournir par d'autres moyens.

Le présent projet de loi crée d'ailleurs la base légale pour le projet de règlement grand-ducal prémentionné, qui restera donc en suspens jusqu'à l'entrée en vigueur du projet de loi. Le dispositif principal du projet de loi concerne néanmoins le régime des sanctions applicables en cas de violation d'une disposition du règlement (UE) 2021/782. Le projet de loi fixe ainsi une amende administrative variant entre 500 et 4000 euros et pouvant être doublée en cas de récidive. Ces amendes administratives sont prononcées par le ministre ayant la Protection des consommateurs dans ses attributions.

L'entrée en vigueur du projet de loi est fixée au 7 juin 2023, en cohérence avec la date d'application directe du règlement (UE) 2021/782 précité.