



Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 12 juillet 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 27 octobre 2022, 11 mai 2023, 15 juin 2023 et du 6 juillet 2023
2. 8221 Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg
 - Désignation d'un Rapporteur
 - Présentation du projet de loi
 - Examen de l'avis du Conseil d'État
3. 8112 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur : Madame Chantal Gary
 - Examen de l'avis complémentaire 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 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 ;
 - 7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
 - Rapporteur : Madame Chantal Gary
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État
5. Divers

*

Présents : Mme Barbara Agostino, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Félicie Weycker, M. Alain Disiviscour, M. Claude Paquet, M. Pol Philippe, M. Marc Reiter, Mme Vénére Dos Reis, Mme Stefanie Coimbra, 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 : Mme Semiray Ahmedova, M. Félix Eischen, M. Marc Goergen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 27 octobre 2022, 11 mai 2023, 15 juin 2023 et du 6 juillet 2023

Les projets de procès-verbal des réunions des 27 octobre 2022, 11 mai 2023, 15 juin 2023 et du 6 juillet 2023 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8221 Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

À titre liminaire, la commission désigne Mme Jessie Thill Rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi. Pour le détail il y a lieu de se référer au document parlementaire 8221⁰⁰.

Le projet de loi a comme objet d'autoriser le Gouvernement à faire procéder aux travaux liés à la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg et d'en financer la réalisation. Le coût total des travaux et prestations est estimé à 85.737.600,00 d'euros et comprend les travaux de construction, le raccordement au pipeline existant, les frais d'études - y inclus ceux déjà engagés - et les mesures compensatoires afférentes.

Le projet vise à remplacer le dépôt de carburant actuel – vétuste et d'une capacité limitée à 8.000 m³ - par six réservoirs de 5.000 m³ sur un site différent (Höhenhof). La multiplication des capacités de stockage par 3,75 et leur

répartition sur six réservoirs permettra non seulement de mieux affronter d'éventuelles perturbations ou défaillances des conduites souterraines approvisionnant l'aéroport en kérosène, mais aussi de pouvoir stocker à l'avenir – outre le kérosène classique – plusieurs types de carburants dont ceux basés sur les énergies renouvelables.

Les coûts pour les travaux d'installation de la conduite reliant le dépôt de carburant projeté au pipeline de ravitaillement CEPS en provenance de Bitburg (Central Europe Pipeline System de l'OTAN) et l'intégration dans le dépôt de carburant d'installations liées à l'approvisionnement en carburant militaire sont estimés à approximativement 5 millions d'euros, respectivement à environ 5,8 pour cent des coûts totaux. Cette dépense pourra être comptabilisée au titre de l'effort de défense. Compte tenu des composantes relevant de l'infrastructure militaire, il est proposé que l'État finance le projet et devienne propriétaire des nouvelles infrastructures pétrolières.

Les infrastructures actuelles datent des années 1970 et arrivent en fin de vie technique. Pour cette raison l'Inspection du Travail et des Mines et l'Administration de l'environnement ont accordé une ultime prolongation de l'autorisation d'exploitation des installations existantes jusqu'au 31 mars 2024. Compte tenu de l'expiration de cette autorisation, la réalisation de ce projet est donc urgente.

Ce projet de construction d'un dépôt de carburant aviation à l'aéroport de Luxembourg figurait déjà sur la liste des projets soumise à l'approbation de la Chambre des Députés en vue d'obtenir l'autorisation d'engager des dépenses pour l'élaboration d'un avant-projet détaillé et fut approuvée par le vote d'une motion lors du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État du 2 avril 2020. Par ailleurs, le projet avait initialement été évalué à un montant ne nécessitant pas de loi de financement, à savoir 35 millions d'euros, le raccordement au pipeline inclus. Or, les offres reçues dépassent largement le montant de 40 millions de sorte qu'ils nécessitent désormais l'élaboration et l'adoption d'une loi spéciale de financement, allongeant le délai pour la conclusion du marché et retardant le début des travaux.

L'écart entre l'estimation initiale et les offres s'explique principalement par l'explosion des prix des matières premières et de l'énergie, dont l'ampleur n'était pas envisageable au moment du lancement de la procédure négociée avec mise en concurrence préalable.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en œuvre du projet de loi. La partie des travaux concernée par la présente loi, à savoir la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, est avancée jusqu'au stade de l'APD.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction au 1^{er} octobre 2021 (valeur 924,32). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

Article 3

L'article 3 précise que les dépenses engendrées seront inscrites à charge des crédits du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

La commission parlementaire décide de reprendre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 11 juillet 2023.

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

3. 8112 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note, pour ce qui concerne l'observation liminaire accompagnant l'amendement sous revue, que les auteurs de l'amendement n'entendent pas donner suite à l'opposition formelle relative à la phase de transition supplémentaire qu'aurait instituée la loi en projet, au motif que 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 imposerait, à partir du 23 mai 2023, l'équipement, mais non l'utilisation, d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule.

Les auteurs expliquent qu'« [à] l'analyse des points énumérés au point 3 de la prédite annexe [I] et du tableau indiquant les points sur lesquels doit porter le contrôle ainsi que les normes minimales et les méthodes recommandées de contrôle, on constate que chaque point faisant référence à un tel dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules, le fait à titre optionnel en indiquant la méthode de contrôle suivie des termes « et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule ». Il en va ainsi pour tous les points de contrôle se référant à un tel dispositif, à savoir les points suivants : « 1.6. Système antiblocage (ABS) », « 1.7. Système de freinage électronique (EBS) », [...], « 7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) » et « 7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé) ». Il en résulte que

l'utilisation de ce dispositif n'est pas rendue obligatoire dans le cadre du contrôle technique par la directive. »

Bien que les auteurs aient omis de faire mention, dans leur observation liminaire, du point 13 de la section 7 de l'annexe I, introduite par la directive déléguée (UE) 2021/1717 de la Commission du 9 juillet 2021 modifiant la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil pour mettre à jour certaines désignations de la catégorie de véhicules et faire figurer le système eCall dans la liste des éléments à contrôler, les méthodes, les causes de la défaillance et l'évaluation des défaillances visées aux annexes I et III de ladite directive, ils ont soumis leur position à la Commission européenne qui s'est montrée d'accord avec le point de vue adopté par le Gouvernement, à savoir que la directive impose l'équipement, mais non l'utilisation, d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule.

Considérant que les auteurs se sont concertés avec la Commission européenne à cet égard, et s'appuyant sur un échange de courriels entre ces derniers, le Conseil d'État peut s'accommoder de la position prônée par les auteurs, de sorte que l'opposition formelle à l'égard de la phase de transition supplémentaire n'a plus lieu d'être.

La commission parlementaire note que l'opposition formelle à l'égard de la phase de transition supplémentaire est levée.

Pour ce qui est des amendements concernant l'article 1^{er}, la Haute Corporation note que la commission parlementaire entend adresser trois oppositions formelles émises par elle dans son avis précité du 25 avril 2023.

Premièrement, le renvoi par le projet de loi, dans sa teneur initiale, à un règlement grand-ducal pour fixer les critères de choix du prestataire de service, a été supprimé. Les auteurs de l'amendement optent désormais pour un renvoi à la loi modifiée du 3 juillet 2018 sur l'attribution de contrats de concession, de sorte que le choix du prestataire tomberait sous le régime de ladite loi.

Afin de justifier ce choix, la commission parlementaire avance que « compte tenu du fait que ce prestataire fait des investissements considérables sans être certain de pouvoir les amortir et qu'il est soumis aux aléas du marché, il est proposé d'opter pour un contrat de concession de service plutôt qu'un agrément. Un système d'agrément et la présence de plusieurs prestataires pourraient se révéler inopportuns alors que tous les prestataires ne disposeraient pas des mêmes ressources afin d'alimenter leurs recueils d'informations techniques respectifs et cela pourrait résulter en une inégalité des informations fournies aux organismes de contrôle technique ».

Au vu des explications fournies par la commission parlementaire et étant donné que la disposition sous avis ne se lit plus comme un système d'agrément, le Conseil d'État peut lever son opposition formelle émise dans son avis précité du 25 avril 2023. Afin de refléter la volonté de choisir un seul prestataire, il y a toutefois lieu de remplacer le terme « sélectionné » par le terme « désigné ».

La commission décide de suivre la proposition du Conseil d'État de remplacer le terme « sélectionné » par le terme « désigné ».

Deuxièmement, le Conseil d'État constate que la référence aux « voitures automobiles à personnes et [...] camionnettes dont la première immatriculation

au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1^{er} janvier 2021 » a été remplacée par une référence aux « voitures particulières neuves et [...] véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021 », tel que demandé par le Conseil d'État, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire constate avec satisfaction que l'opposition formelle du Conseil d'État relative à la référence aux véhicules a été levée.

Troisièmement, la Haute Corporation constate que le refus à la collecte des données appartient désormais au seul propriétaire du véhicule, tel que prévu par le règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n°1014/2010, (UE) n°293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission, et tel que demandé par le Conseil d'État dans son avis précité du 25 avril 2023. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note que l'opposition formelle quant à l'auteur du refus à la collecte des données a été levée.

Enfin, le Conseil d'État prend acte des explications fournies par les auteurs concernant la durée de conservation des données.

La commission parlementaire décide de reprendre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

La commission retient 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 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 ;**
 - 7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées**

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate, dans ses observations générales que les amendements parlementaires sous revue entendent répondre aux observations et oppositions formelles émises par le Conseil d'État dans son avis du 23 décembre 2022 relatif au 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 la lecture du texte coordonné, il apparaît que l'article 6 initial de la loi en projet a été supprimé, de sorte que l'opposition formelle émise par le Conseil d'État à l'égard de ladite disposition peut être levée.

La commission parlementaire prend acte de la levée de l'opposition formelle quant à l'article 6 du projet de loi.

Nouvel article 1^{er}

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate que par l'amendement sous revue, les auteurs introduisent dans la loi en projet un article 1^{er} nouveau qui définit, au nouvel article 1*bis* 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 », les notions de « propriétaire d'un véhicule routier », de « détenteur d'un véhicule routier », de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » et d'« identifiant unique du véhicule ».

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État avait demandé, sous peine d'opposition formelle, que les définitions précitées soient prévues au niveau de la loi, tout en veillant à leur cohérence. Étant donné que l'amendement sous examen répond à ces demandes, l'opposition formelle peut être levée.

La commission parlementaire constate que l'opposition formelle quant aux définitions a été levée.

Au point 3, vu que les obligations d'immatriculation et d'inscription sur le certificat d'immatriculation découlent de la législation nationale, les références à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules sont à supprimer, pour viser « la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation ».

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer la référence à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules

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

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État n'a pas de remarque à formuler.

La commission parlementaire en prend note.

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

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État rappelle que, concernant le point 8), il s'était opposé formellement à l'emploi de la notion de « masse maximale réglementaire ». La disposition critiquée se réfère désormais à « 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 ». La notion de « masse maximale réglementaire » ayant été supprimée, l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Au point 12), les auteurs font droit à la demande du Conseil d'État de supprimer la référence au tramway, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Quant aux points 28) et 29), le Conseil d'État avait demandé, dans son avis précité du 23 décembre 2023, « de transférer la définition des infractions prévues aux points 28) et 29) à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations ou bien de la prévoir dans un article séparé de la loi de 1955, et ceci afin de rester dans la logique du tableau actuel des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points ».

Or, les auteurs ont supprimé les précisions relatives aux comportements donnant lieu à une réduction de points, sans toutefois les insérer dans une autre disposition de la loi de 1955.

Le Conseil d'État tient à souligner que le principe de la légalité des peines, consacré par l'article 19 de la Constitution, implique, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, « la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés ». Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle sur le fondement de l'article 19 de la Constitution, que les comportements incriminés soient définis dans la loi formelle.

Le Conseil d'État réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer à l'endroit de l'article 3 le point 28) du tableau, de même que la lettre q) figurant à l'article 7 de sorte que le comportement n'est plus incriminé et que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être. Cette décision a son fondement dans la volonté de ne pas rompre avec la logique actuelle selon laquelle les comportements incriminés par la loi sont

détaillés par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Afin de remédier à cet état de fait et de respecter le principe consacré par l'article 19 de la Constitution qui prévoit, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés, une refonte complète des articles 2*bis* et 7 s'avère nécessaire lors d'un projet futur afin de détailler les comportements incriminés dans la loi de 1955.

À noter que, suite à la suppression du point 28), le nouveau point 29) est renuméroté en nouveau point 28).

La commission décide par conséquent de supprimer le point 28) de l'article 3 du projet de loi :

« Art. 3.

(...)

28)	l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers
------------	---

»

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

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État rappelle avoir demandé, sous peine d'opposition formelle, que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » soit encadré.

Il constate que, par l'amendement sous examen, les auteurs entendent remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955, pour écrire que « [l]a 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 ».

À titre liminaire, le Conseil d'État tient à relever que l'emploi de la notion de « règlement d'administration publique » n'est plus de mise. La référence y faite par la disposition en projet est dès lors à supprimer.

La Haute Corporation note ensuite que la phrase liminaire proposée n'encadre nullement le pouvoir d'autorisation qui revient au ministre, mais renvoie cet encadrement à un « règlement d'administration publique » et à un règlement grand-ducal. Or, dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 35 de la Constitution, l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution exige que « la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi ».

L'opposition formelle doit dès lors être maintenue sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer l'article 4 du projet de loi, de sorte que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être.

Par conséquent, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents.

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

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note, quant au paragraphe 1^{er}, d'une part, que la référence, par la troisième phrase de l'alinéa 1^{er}, aux règlements européens a été supprimée. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

D'autre part, une référence au 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 distincts destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE a été insérée à l'alinéa 2 afin de répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État fondée sur l'absence de conditions de réception nationale dans la base légale. L'opposition formelle y relative peut dès lors également être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Selon le Conseil d'État il y a toutefois lieu de noter que les auteurs ont supprimé tout renvoi à un règlement grand-ducal pour préciser les modalités de la réception. Or, dans des matières réservées à la loi, le pouvoir spontané du Grand-Duc est exclu. Si les auteurs entendent préciser lesdites modalités par la voie d'un règlement grand-ducal, il y a lieu de conférer au Grand-Duc cette mission conformément aux exigences constitutionnelles en la matière.

Quant aux bases de données instituées, le Conseil d'État s'était interrogé sur la durée de conservation des données en réservant, en l'absence d'explications, sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel. Au paragraphe 7, alinéa 6, il est désormais prévu que les données sont conservées pour une durée respectivement de dix ou de sept ans après la mise hors circulation du véhicule routier.

Au commentaire de l'amendement sous revue, les auteurs expliquent que la durée de dix ans pour la banque de données nationale des véhicules routiers découle de la durée de signalement que prévoit 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, qui permet à un État membre d'introduire certains signalements touchant aux véhicules pendant une période de dix ans.

La durée de sept ans pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers découle de l'obligation incombant au 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 ».

Vu ces explications relatives aux durées de conservation, le Conseil d'État est en mesure de lever sa réserve de dispense du second vote constitutionnel.

La commission parlementaire prend note de la levée de la réserve de dispense du second vote constitutionnel.

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

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue supprime, à l'ancien article 5, devenu l'article 6, de la loi en projet, le renvoi à un règlement ministériel par l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2, de la loi de 1955, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

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

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation note que, par l'amendement sous avis, la commission parlementaire entend modifier l'article 7 de la loi en projet afin de ne plus viser, à la phrase liminaire de l'article 7, alinéa 1^{er}, de la loi de 1955, le point 2 de l'article 3 de la loi de 1955. Ainsi, le non-respect des conditions relatives à « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » n'est plus soumis à la sanction prévue à l'article 7, alinéa 1^{er}. L'opposition formelle peut dès lors être levée.

Le Conseil d'État réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer à l'endroit de l'article 3 le point 28) du tableau, de même que la lettre q) figurant à l'article 7 de sorte que le comportement n'est plus incriminé et que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être. Cette décision a son fondement dans la volonté de ne pas rompre avec la logique actuelle selon laquelle les comportements incriminés par la loi sont détaillés par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Afin de remédier à cet état de fait et de respecter le principe consacré par l'article 19 de la Constitution qui prévoit, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés, une refonte

complète des articles 2bis et 7 s'avère nécessaire lors d'un projet futur afin de détailler les comportements incriminés dans la loi de 1955.

La commission propose de supprimer la lettre q) et de renuméroter les lettres r) et s) en q) et r). Par conséquent, l'article sous examen est amendé comme suit :

Art. 7. 6.

d) **Quatre Trois** nouvelles lettres p), q) **et 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 ;

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 ;

r) q) 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, 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) r) 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 9 (article 10 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que l'amendement sous examen a pour objet de fournir une base légale au pouvoir du ministre de retirer ou de suspendre l'autorisation spéciale.

L'opposition formelle émise par le Conseil d'État à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 11 (article 12 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que par l'amendement sous avis, les auteurs entendent répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État relative à l'article 12, point 1°, de la loi en projet, modifiant l'article 13 de la loi de 1955, qui était basée sur le principe de la personnalité de la peine.

Ainsi, seul est désormais visé le conducteur du véhicule ayant conduit, à nouveau, un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable. L'opposition formelle peut dès lors être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 25 (article 26 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation note que par l'amendement sous examen, les auteurs entendent modifier l'article 26 de la loi en projet afin de préciser quels véhicules sont visés par l'article 2, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. L'opposition formelle émise par le Conseil d'État pour cause d'insécurité juridique peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 28 (article 29 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 29 (article 30 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 30 (article 31 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 34 (initialement article 35 nouveau)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 35 (article 36 initial du projet de loi)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 36 initial du projet de loi - supprimé

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 37 nouveau

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note que l'amendement 17 insère dans la loi en projet un nouvel article 37 modifiant l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Si le titulaire du certificat d'immatriculation est ajouté à la phrase liminaire, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu d'y insérer une référence à la lettre b) du même alinéa.

La commission propose de modifier le nouvel article 36 (ancien article 37) comme suit :

« Art. 37 36. ~~À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ».~~

À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est remplacé par le libellé suivant :

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :

- a) les données relatives aux véhicules**
- b) les données relatives aux propriétaires, détenteurs des véhicules routiers ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. » »**

Nouvel article 38 – (article 37 initial du texte déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 39 initial du texte déposé - supprimé

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Articles 40 et 41 nouveaux

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 42 nouveau

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que par l'amendement sous revue, les auteurs entendent insérer dans la loi en projet un nouvel article 42 qui modifie l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Or, si la disposition en projet insère la précision que la commission est « instituée en vertu de l'article 2 » de la loi de 1955, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu de supprimer le renvoi, par la disposition à modifier, à un règlement grand-ducal pour déterminer « [l]e fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit ». En effet, un tel renvoi figure d'ores et déjà à l'article 2 de la loi de 1955 tel qu'amendé par l'amendement 2.

La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'État de supprimer le renvoi à un règlement grand-ducal.

Une lettre d'amendement est à préparer dans les meilleurs délais.

5. Divers

Une prochaine réunion de la commission est planifiée pour lundi, le 17 juillet 2023, à 13h00.

Procès-verbal approuvé et certifié exact