

**N° 7101<sup>4</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

**PROJET DE LOI****modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la  
réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(1.2.2018)

La commission se compose de : Mme Josée LORSCHÉ, Présidente ; M. Henri KOX, Rapporteur ; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, David WAGNER, Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 12 décembre 2016 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'État a émis son avis le 28 mars 2017.

Les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers datent respectivement des 10 janvier et 3 février 2017.

Le 18 janvier 2018, la Commission du Développement durable a désigné M. Henri Kox comme rapporteur. Elle a également examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État lors de cette réunion.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 1<sup>er</sup> février 2018.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

Le présent projet de loi a pour objet de transposer en droit national certaines dispositions de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, ainsi que le règlement 715/2007/CE du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules.

\*

**III. OBJET DU PROJET DE LOI**

En résumé, le projet de loi vise à introduire des modifications de trois ordres dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Tout d'abord, il s'agit de sanctionner les constructeurs automobiles qui se seraient rendus coupables de manœuvres frauduleuses du type fausse déclaration, falsification des résultats, dissimulations d'informations et autres dans le cadre des procédures de réception ou de rappel.

Ensuite, le projet apporte des modifications d'ordre pratique. Ainsi, par exemple, l'article 1<sup>er</sup> vise à restreindre l'obligation d'agrément ministériel et de serment aux seuls examinateurs du permis de conduire et non plus à tous les agents de la Société Nationale de Circulation Automobile. De même, il est prévu d'étendre la durée de validité du contrôle technique pour certains types de véhicules. Il est également proposé d'instaurer un système de certificat provisoire en cas de problèmes informatiques pour la délivrance des certificats de contrôle technique. Des aspects financiers sont également clarifiés, au niveau des frais d'introduction des demandes d'agrément et des jetons de présence à verser aux membres de la commission du contrôle technique. Par ailleurs, les cas d'exemption de l'interdiction judiciaire de conduire sont dorénavant limitativement énumérés.

Enfin, le présent projet de loi a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été relevées par la pratique, telles qu'une périodicité de contrôle technique plus adaptée pour les motorhomes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg, la possibilité de délivrer un contrôle technique provisoire de 28 jours pour répondre à des besoins d'ordre informatique, ou encore des précisions procédurales concernant les interdictions de conduire.

\*

#### **IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

Dans son avis du 28 mars 2017, le Conseil d'Etat s'est limité à formuler quelques observations d'ordre légistique. L'examen quant au fond n'a donné lieu à aucune objection.

\*

#### **V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES**

##### **Avis de la Chambre de Commerce**

Dans son avis du 10 janvier 2017, la Chambre de Commerce marque son accord au projet de loi. Elle se limite à formuler quelques remarques.

En ce qui concerne les sanctions pour les constructeurs du secteur automobile spécifiées dans le projet de loi sous avis, la Chambre de Commerce estime que les cas d'incrimination sont correctement reflétés, en se limitant aux hypothèses données dans le règlement 715/2007/CE. En revanche, sur le caractère proportionnel des sanctions, elle s'interroge au regard des droits belge et français, quant à savoir si les sanctions ne sont pas trop sévères, l'Allemagne n'ayant pas, à l'instar du Luxembourg, correctement mis en œuvre cette partie du règlement.

Ensuite, la Chambre de Commerce déplore le retard considérable pris dans la transposition de la Directive 2007/46. Si la transposition aurait dû être effective au 29 avril 2009, la Chambre de Commerce regrette que le ministère n'ait pas saisi l'occasion de se mettre en règle dans le cadre de la procédure EU-Pilot 8385/GROW du 29 février 2016, où le Luxembourg a été invité à notifier les mesures nationales mettant en œuvre les obligations de l'article 46 de la directive 2007/46 et de l'article 13 du règlement 715/2007/CE. Ceci lui aurait permis d'échapper à la procédure d'infraction intentée le 8 décembre 2016, soit dix mois plus tard.

##### **Avis de la Chambre des Métiers**

Dans son avis du 3 février 2017, la Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler relativement au projet de loi lui soumis pour avis.

\*

## VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

### *Observations générales d'ordre légistique*

Le Conseil d'État demande d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. En outre, lorsqu'il est renvoyé à un paragraphe dans le corps du dispositif d'un article, il faut omettre les parenthèses entourant le chiffre faisant référence au paragraphe dont il s'agit. Le Conseil d'État note encore que la référence à une loi ou à un règlement grand-ducal à plusieurs endroits du même dispositif doit en principe comporter l'intitulé complet de l'acte en question. Toutefois, afin de faciliter la lecture du dispositif, il peut exceptionnellement être recouru à la formule « loi précitée du ... » ou « règlement précité du ... » si, dans le dispositif, il a déjà été fait mention de l'intitulé complet de l'acte visé, à condition toutefois que le dispositif ne comporte pas ou ne sera pas susceptible de comporter à l'avenir de référence à un acte de nature identique et ayant la même date.

La Commission fait siennes ces propositions ; les articles sont adaptés en ce sens.

En ce qui concerne les articles du projet de loi, le Conseil d'État n'émet aucune observation quant au fond et se borne à proposer des modifications d'ordre légistique, que la Commission du Développement durable fait intégralement siennes.

### *Article 1<sup>er</sup>*

L'article 1<sup>er</sup> propose de limiter aux examinateurs du permis de conduire l'obligation de disposer d'un agrément ministériel et de prêter serment. En effet, les dispositions actuellement en vigueur imposent ces mêmes obligations également à tous les agents de la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire. Force est cependant de constater que la SNCA doit garder une flexibilité au niveau de son effectif pour pouvoir réagir rapidement face à une insuffisance de l'effectif en place pour traiter dans un délai raisonnable les dossiers introduits par les citoyens. Comme la SNCA se voit non seulement confrontée à une progression continue du nombre des dossiers à traiter mais doit également pouvoir réagir aux variations importantes du nombre d'opérations selon l'afflux des clients qui varie sensiblement selon les périodes, elle doit pouvoir renforcer à brève échéance son effectif, le cas échéant, par du personnel intérimaire ou temporaire. L'obligation que tous les agents de la SNCA chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire doivent être agréés par le ministre et avoir prêté serment, ôte la flexibilité nécessaire à la SNCA pour offrir aux citoyens un service répondant à ses attentes. Tenant compte de l'observation générale du Conseil d'État relative aux renvois, l'article 1<sup>er</sup> se lira comme suit :

**Art. 1<sup>er</sup>.** À l'article 2, paragraphe 4, alinéa 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la deuxième phrase du deuxième alinéa du paragraphe 4 est remplacée par le libellé suivant :

« Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. »

### *Article 2*

Au point 1 et par analogie à l'article 1<sup>er</sup>, l'obligation de disposer d'un agrément ministériel et de prêter serment pour les agents de la SNCA qui sont chargés des opérations d'immatriculation, est abrogée.

Aux points 2 et 3, deux nouveaux alinéas 3 et 4 ont été insérés au paragraphe 11 de l'article 4 de la loi du 14 février 1955, ceci afin de répondre plus précisément aux exigences de l'article 46 de la directive 2007/46/CE et de l'article 13 du règlement (CE) n°715/2007. Ces deux articles obligent les États membres à définir des sanctions pour les constructeurs automobiles en cas de non-respect des obligations au niveau de la réception par type. Les nouvelles sanctions introduites visent exclusivement les constructeurs du secteur automobile qui n'étaient jusqu'alors pas repris dans les sanctions définies à l'article 4 de la loi du 14 février 1955.

Au point 2, le Conseil d'État demande d'écarter l'emploi de tirets, étant donné que la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets ou de signes opérées à l'occasion de modifications ultérieures. Dès lors, il y a lieu de remplacer les tirets par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un exposant « ° » (1°, 2°, 3°, ...).

Au point 3, le Conseil d'État demande de conjuguer le verbe « avoir » au présent de l'indicatif. La Commission fait siennes ces propositions ; l'article se lira donc comme suit :

**Art. 2.** L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 7, le troisième alinéa est supprimé.
2. Au paragraphe 11, un nouvel alinéa 3 est inséré avec le libellé suivant :
 

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel :

  - 1° fait une fausse déclaration;
  - 2° falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service;
  - 3° dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;
  - 4° utilise des dispositifs d'invalidation;
  - 5° refuse l'accès aux informations.»
3. Au même paragraphe, un nouvel alinéa 4 est inséré avec le libellé suivant:
 

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type. »

### *Article 3*

Au point 1, il est introduit à l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4*bis* la précision que tout inspecteur de contrôle technique doit avoir un contrat de travail direct avec un organisme de contrôle technique, afin d'éviter toute sorte de sous-traitance dans le domaine du contrôle technique. Cette précision est importante afin de pouvoir garantir une surveillance adéquate du secteur par la commission du contrôle technique chargée de cette mission. En effet, un système dans lequel les organismes de contrôle technique pourraient recourir à une sous-traitance deviendrait extrêmement complexe à surveiller et le niveau de qualité du contrôle technique risquerait de se dégrader.

Le point 2 remplace le point e) du paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 4, point 1 de l'article 4*bis*. En effet, suite à l'entrée en vigueur de la loi du 26 janvier 2016 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques dans le cadre de la réforme du contrôle technique, les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg doivent être présentés annuellement au contrôle technique. Par contre, avant l'entrée en vigueur de la loi précitée du 26 janvier 2016, seuls les véhicules classés comme véhicules à usage spécial dépassant une masse maximale autorisée de 3.500 kg étaient assujettis à l'obligation de se présenter au moins tous les six mois au contrôle technique, tandis que les véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3.500 kg étaient traités comme véhicules appartenant à la classe M1 en termes de périodicité. Partant, une durée de validité d'uniquement une année pour un certificat de contrôle technique d'un motor-home d'une masse inférieure ou égale à 3.500 kg semble trop restreinte, tout en sachant que la plupart de ces véhicules ne sont utilisés qu'occasionnellement. Il est donc proposé d'exclure les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg de l'obligation de se présenter annuellement au contrôle technique et de prévoir une périodicité équivalente aux véhicules de la classe M1.

Le point 3 ajoute un nouvel alinéa au paragraphe 4 de l'article 4*bis* afin de créer une base légale pour un certificat de contrôle technique provisoire de 28 jours. Un tel certificat devient nécessaire dans l'éventualité de complications informatiques comme des problèmes de communication entre les organismes de contrôle technique et le CTIE. Les organismes de contrôle technique doivent transférer leurs résultats des contrôles techniques au CTIE, qui calcule la date de validité d'un certificat de contrôle technique en fonction de la catégorie du véhicule présenté et les observations relevées lors du contrôle. Si l'échange de données n'est plus assuré, les organismes de contrôle technique ne sont plus capables d'établir des certificats de contrôle technique valides. Afin d'éviter un arrêt de production, les organismes de contrôle technique auront la possibilité d'établir des certificats provisoires de 28 jours. Le certificat final sera, par après, envoyé au propriétaire par voie postale dans un délai de 28 jours.

L'article 3 se lit comme suit :

**Art. 3.** L'article *4bis* de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant :

« Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique ; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément à l'article *4quater*, paragraphe 3 et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément à l'article *4ter*, paragraphe 1<sup>er</sup>. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique. »

2. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 4, point 1, la lettre e) est remplacée par le libellé suivant :

« e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motorhomes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ; »

3. Le paragraphe 4 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une période de vingt-huit jours. Si une déficience critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule. »

#### Article 4

Le point 1 complète l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article *4ter* par un nouveau point 8. Étant donné que les frais relatifs à l'introduction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande et afin de garantir que les frais soient pris en charge par l'organisme, une preuve de paiement doit être introduite par l'organisme de contrôle technique avant que l'agrément ne soit établi.

Le point 2 complète le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article *4ter* par une disposition précisant que l'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est absolument inaccessibles pour éviter qu'un organisme de contrôle technique ne mette à disposition son agrément ministériel à des tiers qui opèrent dans un engagement de franchise.

Le point 3 remplace l'alinéa 3 du paragraphe 4 de l'article *4ter*, afin de créer une base légale pour les jetons à payer aux membres de la commission du contrôle technique.

Le point 4 remplace l'alinéa 4 du paragraphe 4 de l'article *4ter*. Comme les montants pour les différentes transactions en relation avec l'agrément d'un organisme de contrôle technique sont fixés à l'article 21 paragraphe 4 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers, une base légale doit être introduite en fixant un montant maximal applicable.

Le point 5 a pour objet de redresser une erreur rédactionnelle en remplaçant au deuxième alinéa du paragraphe 6 de l'article *4ter* la référence erronée « n°65/2008 » par la référence « n°765/2008 ».

L'article sous rubrique se lit comme suit :

**Art. 4.** L'article *4ter* de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, un nouveau point 8 est introduit avec le libellé suivant :

« 8. avoir une preuve de paiement dudit agrément. »

2. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et inaccessible. »

3. Au paragraphe 4, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont

nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance. »

4. Au paragraphe 4, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1.100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Les frais sont fixés par règlement grand-ducal. »

5. Au paragraphe 6, alinéa 2, la référence « n°65/2008 » est remplacée par la référence « n°765/2008 ».

#### Article 5

Afin de créer une base légale pour les jetons à payer aux membres de la commission d'examen des inspecteurs de contrôle technique, l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4<sup>quater</sup> de la loi du 14 février 1955 est modifié. L'article sous rubrique se lit comme suit :

**Art. 5.** À l'article 4<sup>quater</sup>, paragraphe 2 de la loi précitée du 14 février 1955, l'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance. »

#### Article 6

Le paragraphe 1<sup>ter</sup> de l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955 prévoit, de manière exhaustive, les trajets que le juge qui prononce une interdiction de conduire peut exempter de ladite interdiction de conduire. Le présent article a pour objet de compléter le paragraphe 1<sup>ter</sup> par une disposition précisant que ce principe s'applique également en cas d'une interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction, ainsi qu'en cas de mainlevée d'une interdiction de conduire provisoire demandée dans les conditions de l'article 14 de cette même loi. Il se lit comme suit :

**Art. 6.** À l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955, le paragraphe 1<sup>ter</sup> est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant :

« Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14. »

#### Article 7

Cet article a pour objet de redresser une erreur rédactionnelle en remplaçant au cinquième et sixième alinéas de l'article 14 de la loi précitée du 14 février 1955 la référence erronée au paragraphe (ou au point) 14 de l'article 13 par la référence exacte au paragraphe 13 de l'article 13. Suite à une proposition rédactionnelle du Conseil d'État, l'article se lit comme suit :

**Art. 7.** L'article 14 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. À l'alinéa 5, point 2°, les termes « du point 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « de l'article 13, paragraphe 13 » ;
2. À l'alinéa 6, les termes « au paragraphe 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « à l'article 13, paragraphe 13 ».

\*

### VII. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit :

\*

**PROJET DE LOI**  
**modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la**  
**réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

**Art. 1<sup>er</sup>.** À l'article 2, paragraphe 4, alinéa 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. »

**Art. 2.** L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

4. Au paragraphe 7, le troisième alinéa est supprimé.

5. Au paragraphe 11, un nouvel alinéa 3 est inséré avec le libellé suivant :

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel:

1° fait une fausse déclaration;

2° falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service;

3° dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception;

4° utilise des dispositifs d'invalidation;

5° refuse l'accès aux informations.»

6. Au même paragraphe, un nouvel alinéa 4 est inséré avec le libellé suivant:

« Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type. »

**Art. 3.** L'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'alinéa 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant :

« Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément à l'article 4*quater*, paragraphe 3, et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément à l'article 4*ter*, paragraphe 1<sup>er</sup>. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.»

2. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 4, point 1, la lettre e) est remplacée par le libellé suivant:

« e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motorhomes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ; ».

3. Le paragraphe 4 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:

« En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une période de vingt-huit jours. Si une déficience critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule.»

**Art. 4.** L'article 4<sup>ter</sup> de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit:

1. Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, un nouveau point 8 est introduit avec le libellé suivant :  
« 8. avoir une preuve de paiement dudit agrément. »
2. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:  
« L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et inaccessible.»
3. Au paragraphe 4, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:  
« La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.»
4. Au paragraphe 4, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant:  
« Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1.100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Les frais sont fixés par règlement grand-ducal.»
5. Au paragraphe 6, alinéa 2, la référence « n°65/2008 » est remplacée par la référence « n°765/2008 ».

**Art. 5.** À l'article 4<sup>quater</sup>, paragraphe 2 de la loi précitée du 14 février 1955, l'alinéa 5 est remplacé par libellé suivant:

« Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.»

**Art. 6.** À l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955, le paragraphe 1<sup>er</sup> est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:

« Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14. »

**Art. 7.** L'article 14 de la loi précitée du 14 février 1955 est modifié comme suit :

1. À l'alinéa 5, point 2<sup>o</sup>, les termes « du point 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « de l'article 13, paragraphe 13 » ;
2. À l'alinéa 6, les termes « au paragraphe 14 de l'article 13 » sont remplacés par les termes « à l'article 13, paragraphe 13 ».

Luxembourg, le 1<sup>er</sup> février 2018

*La Présidente,*  
Josée LORSCHÉ

*Le Rapporteur,*  
Henri KOX