

N° 8112

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS
(17.07.2023)**

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente - Rapportrice ; Mme Barbara Agostino, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, 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. Serge WILMES, Membres.

I. Antécédents

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 2 décembre 2022 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 de l'article unique, d'une fiche financière ainsi qu'une fiche d'évaluation d'impact, d'un texte coordonné de l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques que le projet de loi sous rubrique tend à modifier ainsi qu'un tableau de correspondance entre 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 et le projet de loi sous rubrique.

L'avis de la Chambre de Commerce, daté du 7 décembre 2022, est parvenu le 14 décembre 2022.

L'avis de la Chambre de Métiers, daté du 8 décembre 2022, est parvenu le 15 décembre 2022.

L'avis de la Commission nationale pour la protection des données, daté du 8 février 2023, est parvenu le 13 février 2023.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 25 avril 2023.

Lors de sa réunion du 4 mai 2023, 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 Chantal Gary a été désignée comme Rapportrice.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 17 mai 2023.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 11 juillet 2023, avis qui a figuré à l'ordre de jour d'une réunion de commission le 12 juillet 2023.

Un avis complémentaire a été émis par la Commission nationale pour la protection des données en date du 14 juillet 2023. La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 17 juillet 2023.

II. Objet du projet de loi

Le projet de loi à article unique vise à compléter la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en y insérant à l'article 4bis, paragraphe 1^{er} - ayant trait au contrôle technique périodique des véhicules - sept nouveaux alinéas à la suite du troisième alinéa.

Ces modifications remplissent le double objectif d'introduire, d'une part, l'obligation d'utiliser, durant le contrôle technique, un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule afin de détecter les causes de défaillance qui seront interprétées à l'aide des données techniques des constructeurs automobiles mises à disposition par un prestataire externe et d'autre part, de prévoir les dispositions nécessaires afin de collecter - lors du contrôle technique - les données relatives aux émissions de CO₂ ainsi que sur la consommation de carburant ou d'énergie dans des conditions d'utilisation réelle de certains véhicules.

Le projet de loi assure ainsi à la fois :

- la transposition partielle 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 ;
- l'adaptation du droit national au 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 la mise en œuvre du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs.

Concernant la transposition de certaines dispositions de la Directive 2014/45/UE

Le projet de loi vise tout d'abord à apporter des modifications à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,

quant à l'utilisation obligatoire à compter du 20 mai 2023 d'un dispositif d'accès et de lecture des données techniques du véhicule dans le cadre du contrôle technique, conformément à la Directive 2014/45/UE.

L'article 11 de la Directive 2014/45/UE prévoit que les États membres doivent veiller à ce que les installations et équipements utilisés lors du contrôle technique des véhicules respectent au moins les exigences techniques minimales prévues à l'annexe III de la directive, parmi lesquelles figure (sous le point 14) un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, tel qu'un outil d'analyse de type « on-board diagnostics » (ci-après : OBD).

Cet outil d'analyse OBD permettra l'accès à l'interface électronique des véhicules pour la vérification du bon fonctionnement des composants de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules tels que le système de freinage ABS, le système ESP, le réglage des phares, la performance du moteur, les airbags ou le système électronique de stabilité, lors de la présentation d'un véhicule à un contrôle technique.

L'article 22 de la même directive prévoit une disposition transitoire permettant aux États membres de continuer à utiliser des installations et équipements de contrôle ne respectant pas les exigences minimales établies à l'annexe III, pendant une période maximale de cinq ans après le 20 mai 2018. Toutefois, à l'expiration de la période transitoire, à savoir à partir du 20 mai 2023, l'utilisation d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules lors du contrôle technique des véhicules deviendra obligatoire.

En conséquence, le présent projet de loi prévoit l'introduction de mesures en relation avec l'utilisation du dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule et la définition des conditions d'équipement et d'utilisation du système à respecter par les organismes de contrôle technique.

Concernant l'adaptation du droit national au Règlement d'exécution (UE) 2019/621

En vue de la vérification des différents systèmes et la lecture adéquate des données extractibles depuis l'interface électronique des véhicules, le règlement d'exécution (UE) 2019/621 de la Commission du 17 avril 2019 oblige les constructeurs à mettre à disposition des organismes de contrôle technique ou des autorités compétentes, sur base du numéro d'identification du véhicule, des informations minimales nécessaires pour réaliser le contrôle technique. La mise à disposition des informations doit se faire sous forme non rémunérée ou moyennant la facturation d'un coût raisonnable par les constructeurs.

Pour éviter le risque d'inégalité financière entre les organismes de contrôle technique en lien avec la fourniture des données techniques mises à disposition par les constructeurs, le projet de loi prévoit le recours à un prestataire de service unique, chargé d'agréger l'ensemble des informations des constructeurs automobiles et la mise à disposition aux organismes de contrôle technique d'un outil d'analyse OBD capable d'interpréter les données techniques des constructeurs gérées et exposées par ses soins.

Concernant l'adaptation du droit national au Règlement d'exécution (UE) 2021/392

Par ailleurs, le projet de loi prévoit l'introduction de certaines dispositions en relation avec 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 et du Conseil du 17 avril 2019 qui oblige les États membres à collecter, enregistrer et transmettre à la Commission les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelle. Cette communication des données doit permettre à la Commission européenne de contrôler le respect des objectifs fixés aux constructeurs automobiles.

Le Règlement d'exécution (UE) 2021/392 prévoit la collecte des informations susmentionnées à compter du 20 mai 2023, date à partir de laquelle les organismes de contrôle technique doivent obligatoirement utiliser l'outil d'analyse OBD pour se connecter à l'interface électronique des véhicules lors du contrôle technique. Le projet entend dès lors d'introduire une obligation pour les organismes de contrôle technique d'extraire les données visées à partir du 20 mai 2023 pour chaque véhicule des catégories M1 et N1 contrôlé pour la première fois à partir du 1^{er} janvier 2021 et équipé d'un dispositif permettant l'enregistrement de ces données. En cas de refus exprès du propriétaire du véhicule, les données ne sont pas collectées pour le compte du ministre par les organismes de contrôle technique.

Enfin, le projet de loi prévoit également la possibilité pour l'administration publique d'avoir recours aux données collectées, sous forme anonymisée, à des fins de statistiques ou de recherche.

III. Avis du Conseil d'État

Avis du Conseil d'État (25.04.2023)

Dans son avis du 25 avril 2022, le Conseil d'État émet plusieurs oppositions formelles et intègre également l'analyse du projet de règlement grand-ducal auquel renvoient certains des nouveaux alinéas du présent projet de loi et qui lui a été soumis pour avis en même temps que le projet de loi.

Le Conseil d'État note que les auteurs du projet rendent compte de la phase de transition prévue par l'article 22, paragraphe 1^{er}, de la directive 2014/45/UE ainsi que de l'échéance de cette phase au 20 mai 2023, mais qu'ils entendent instituer par ailleurs une « phase de transition » supplémentaire au niveau national en raison des capacités – matérielles et personnelles – limitées des organismes de contrôle technique. Les détails de ladite « phase de transition » sont déclinés dans le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers. Ainsi, ce ne serait qu'à compter du 20 mai 2024 que l'ensemble des véhicules, pour lesquels des données techniques sont exposées par le prestataire de service, devrait être contrôlé avec le dispositif précité. Or, la directive 2014/45/UE précitée ne prévoit aucune phase de transition au-delà du 20 mai 2023 et le Conseil d'État s'oppose donc formellement à cette disposition pour transposition incorrecte de la directive 2014/45/UE et demande aux auteurs de supprimer la phase de transition supplémentaire.

La Haute Corporation estime par ailleurs que le projet de loi stipule que des informations techniques des constructeurs soient mises à disposition des organismes de contrôle technique par un prestataire de service, mais qu'il n'encadre pas à suffisance l'agrément du prestataire de service, car se bornant simplement à renvoyer à un règlement grand-ducal. Elle s'oppose donc formellement à cette disposition.

Ensuite, en vertu de l'alinéa 7 nouveau de l'article 4bis, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 14 février 1955, le Conseil d'État constate que le libellé de la première phrase diffère de celui de la disposition correspondante du règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité, entraînant ainsi une mise en œuvre incorrecte du texte européen. Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, de reprendre le libellé de la disposition correspondante du règlement européen d'exécution précité.

Enfin, le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que le même règlement d'exécution permet de déroger à la collecte des données en conditions d'utilisations réelles et des numéros de châssis, « *si le propriétaire du véhicule refuse expressément de mettre ces données à disposition* », alors que le projet de loi prévoit qu'« *en cas de refus écrit par le propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou de son mandataire, les données ne sont pas collectées pour le compte du ministre par les organismes de contrôle technique* ». La Haute Corporation s'oppose dès lors formellement à la disposition sous revue pour mise en œuvre incorrecte du règlement européen et exige de limiter la dérogation au refus exprès du « propriétaire » du véhicule.

Avis complémentaire du Conseil d'État (11.07.2023)

L'amendement parlementaire au projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques répond, pour une large part, aux observations émises par le Conseil d'État dans son avis du 25 avril 2023, à l'exception toutefois de l'opposition formelle relative à l'introduction d'une phase de transition supplémentaire pour l'utilisation d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, au motif qu'il s'agirait d'une mauvaise interprétation, car la directive 2014/45/UE imposerait, à partir du 23 mai 2023, l'équipement, mais non pas l'utilisation d'un tel dispositif. Son utilisation ne serait pas rendue obligatoire dans le cadre du contrôle technique par la directive.

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.

IV. Autres avis

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE (7.12.2022)

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi. Elle n'émet pas d'observations quant au fond, mais tient à relever qu'elle estime essentiel que le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique, dont elle a

été saisie pour avis en parallèle, soit adopté concomitamment avec le présent projet de loi afin de coordonner leur entrée en vigueur.

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS (8.12.2022)

La Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler concernant le projet de loi lui soumis pour avis.

AVIS DE LA CNPD (8.2.2023)

Dans la mesure où le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal transposent en droit national la directive 2014/45/UE, et accompagnent le règlement (UE) 2019/631 et le règlement d'exécution (UE) 2019/392, la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) renvoie, en ce qui concerne le cadre légal du règlement d'exécution, aux observations formelles du 14 janvier 2021 du Contrôleur européen de la protection des données sur le contrôle et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 et limitera ses observations aux dispositions légales concernant la mise en œuvre concrète de ces instruments au Luxembourg.

I. Quant aux dispositions relatives à l'utilisation obligatoire d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule (« système OBD ») lors d'un contrôle technique

Il convient de soulever que les données collectées lors du contrôle technique sont à considérer comme des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1, du RGPD, étant donné qu'elles peuvent être reliées, notamment par le biais du numéro d'identification du véhicule (VIN), à une personne physique identifiée ou identifiable telle que le propriétaire ou le détenteur du véhicule. Ainsi, les opérations appliquées par les organismes de contrôle technique aux données techniques ainsi qu'aux informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule constituent des traitements de données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 2, du RGPD et sont partant soumises au RGPD. Les bases légales devraient donc contenir des dispositions spécifiques visant à déterminer, entre autres, les types de données traitées, les entités auxquelles les données peuvent, le cas échéant, être communiquées et pour quelles finalités, les durées de conservation des données ou encore les opérations et procédures de traitement.

Or, il y a lieu de constater que ni le projet de loi, ni le projet de règlement grand-ducal ne prévoient de telles dispositions spécifiques quant au(x) traitement(s) de données à caractère personnel effectué(s) dans le contexte de l'obligation incombant aux organismes de contrôle technique de récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule afin d'effectuer le contrôle technique. Selon la compréhension de la CNPD, d'autres textes, que ce soit au niveau européen ou au niveau national, sont toutefois susceptibles de contenir de telles dispositions, auquel cas l'exigence découlant de l'article 6.3 du RGPD serait, le cas échéant, satisfaite. Dans cette optique, elle comprend notamment que le règlement ministériel, dont il est fait référence à l'article 1*bis*, paragraphe 1, tel qu'introduit par le projet de règlement grand-ducal, comportera les éléments à contrôler, et donc les

catégories de données ou les données personnelles qui seront récupérées par les organismes de contrôle technique des voitures soumises au contrôle. La CNPD regrette que ce projet de règlement ministériel ne lui ait pas été soumis pour avis, et se demande d'ailleurs s'il ne faudrait pas prévoir ces éléments dans un règlement grand-ducal au lieu d'un règlement ministériel. En conclusion, la CNPD se voit dans l'impossibilité de vérifier si les principes du RGPD sont respectés par le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal sous avis.

II. Quant aux dispositions relatives à la collecte, l'enregistrement et la transmission à la Commission européenne des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles

Les deux règlements déterminent dans ce contexte les différents intervenants avec leurs rôles respectifs, tout en laissant le choix aux États membres de désigner l'autorité compétente pour regrouper les informations collectées par les constructeurs, dans le cas de transferts directs des données au constructeur à partir des véhicules, les concessionnaires ou les réparateurs agréés ainsi que les organismes ou établissements chargés du contrôle technique. L'alinéa 5 de l'article unique du projet de loi désigne le ministre comme autorité compétente.

Étant donné que les textes européens contiennent de telles dispositions, la contrainte particulière de l'article 6.3 du RGPD liée à la licéité d'un traitement de données nécessaire au respect d'une obligation légale ou à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement semble satisfaite.

En ce qui concerne l'alinéa 5 de l'article unique, et en particulier la possibilité pour le ministre d'utiliser ou de mettre à disposition à d'autres autorités administratives nationales les données anonymisées à des fins statistiques ou de recherche, la CNPD salue l'initiative des auteurs du projet de loi de prévoir l'anonymisation des données. À cet égard, il est utile de rappeler que le RGPD ne s'applique pas aux données à caractère personnel rendues anonymes de telle manière que la personne concernée n'est pas ou plus identifiable. Il y a toutefois lieu de s'assurer qu'il s'agit effectivement de données anonymisées et non pas de données pseudonymisées qui pourraient être attribuées à une personne physique par le recours à des informations supplémentaires et qui, quant à elles, tombent dans le champ d'application du RGPD.

La possibilité d'« opt-out » que confère le projet de loi constitue un droit supplémentaire pour les personnes concernées que la CNPD salue. Elle s'interroge toutefois pourquoi il est précisé dans le projet de loi que l'alinéa 6 de l'article unique s'applique « sans préjudice » de l'alinéa 7. Cette formulation n'a-t-elle pas pour conséquence que les traitements de données y prévus seront effectués en tout état de cause, et ce malgré le « refus écrit » des personnes concernées ? Enfin, la CNPD se demande également comment, en pratique, ce « refus écrit » devra être exercé et si le ministre ou les organismes de contrôle technique entendent fournir aux personnes concernées des modèles de lettre afin de faciliter l'exercice de ce droit de refus.

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CNPD (14.07.2023)

Dans son avis complémentaire du 14 juillet 2023, la CNPD renvoie, dans la mesure où le projet de loi et le projet de règlement grand-ducal transposent en droit national la

directive 2014/45/UE, et accompagnent le règlement (UE) 2019/631 et le règlement d'exécution (UE) 2019/392 en ce qui concerne le cadre légal du règlement d'exécution aux observations formelles du 14 janvier 2021 du Contrôleur européen de la protection des données sur le contrôle 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) 2017/1 152 et (UE) 201 7/11532 et a limité ses observations aux dispositions légales concernant la mise en œuvre concrète de ces instruments au Luxembourg et aux modifications apportées par les amendements.

La CNPD a salué la volonté des auteurs des amendements d'avoir voulu préciser les catégories de données qui sont extraites du véhicule par l'utilisation du système OBD et a relevé que quatre nouveaux alinéas ont pour vocation de créer une base légale pour le fichier de données à caractère personnel relatif au contrôle technique, dont les finalités sont précisées. Il s'agit en effet d'une part de permettre la gestion des opérations de contrôle technique et le calcul des durées de validité du contrôle technique, et d'autre part, de répondre aux obligations de communication des données relatives aux émissions de CO₂ imposées par le règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité.

La CNPD a également relevé que les amendements précisent que le Ministre ayant les transports dans ses attributions a la qualité de responsable du traitement, au sens de l'article 4 point 7 du RGPD, tandis que la société nationale de contrôle automobile (« SNCA ») et le centre des technologies d'information de l'État (« CTIE ») ont la qualité de sous-traitants au sens de l'article 4 point 8 du RGPD et que le projet tel qu'amendé prévoit que les données relatives au contrôle technique sont conservées pour une durée de dix années après la mise hors circulation du véhicule afin de s'aligner sur la durée de conservation des données de la banque de données nationale des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et que cet alignement semblait cohérent.

La CNPD a relevé que le projet de loi tel qu'amendé prévoit les types de données traitées, les finalités du traitement de ces données, les entités auxquelles les données sont communiquées et pour quelles finalités, la qualification des parties impliquées (responsable du traitement et sous-traitants), ainsi que la durée de conservation de données et a conclu que ces précisions répondent ainsi aux contraintes de l'article 6. 3 du RGPD.

V. Commentaire des articles

Article unique

L'article sous revue entend introduire sept nouveaux alinéas à la suite de l'alinéa 3 de l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 14 février 1955.

À titre liminaire, la commission parlementaire estime, pour ce qui est des réflexions menées par la Haute Corporation dans son avis du 25 avril 2023 concernant la phase de transition, que l'avis du Conseil d'État diverge de l'interprétation de la directive qui est faite par les auteurs du projet qui eux sont d'avis qu'il faut distinguer entre une obligation d'équipement et une obligation d'utilisation de cet équipement.

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 (ci-après « la directive ») a pour vocation d'établir les exigences minimales pour un dispositif de contrôle technique périodique des véhicules utilisés sur la voie publique et, selon le considérant 4, les États membres peuvent même adopter des normes de contrôle plus strictes que celles prévues dans la directive.

Seul le considérant 10 indique que les États membres devraient être en mesure d'autoriser l'utilisation des systèmes de contrôle OBD lors des contrôles techniques des véhicules respectant les normes d'émissions Euro 5 ou Euro V ou inférieures.

Une période de transition a effectivement été aménagée à l'article 22, paragraphe 1^{er} de la directive.

Les auteurs du projet sont dès lors d'avis qu'il y a lieu de faire une distinction entre l'obligation d'équipement et l'obligation d'utilisation d'un tel équipement, tout en renvoyant à l'article 11, paragraphe 1^{er} de la directive.

De l'avis des auteurs du projet, il en résulte de l'article 11, paragraphe 1^{er} combiné à l'article 22, paragraphe 1^{er} de la directive qu'à compter de la date d'échéance du 23 mai 2023, chaque État membre doit veiller à ce que les exigences minimales imposées par la directive en termes d'équipement soient respectées, c'est-à-dire que chaque organisme de contrôle technique a l'obligation de s'équiper d'un « dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD ». Il est satisfait à cette obligation dans la mesure où, conformément au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers (CE n°61.169), tout centre de contrôle technique doit être équipé d'au moins un dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules à compter du 20 mai 2023. En conclusion, l'échéance de la période de transition prévue à l'article 22, paragraphe 1^{er} de la directive est bien respectée.

Quant à l'utilisation d'un tel dispositif, l'opinion des auteurs du projet de loi diverge de celle du Conseil d'État. En effet, les auteurs du projet de loi n'entendent pas instaurer une deuxième période de transition qui ne serait pas prévue par la directive. Le tableau I de l'annexe III de la directive fait figurer, et tel que décrit ci-dessus, le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule en tant qu'équipement minimal requis pour le contrôle technique sans toutefois rendre son utilisation obligatoire. En effet, à l'analyse de l'annexe I de la directive intitulée « Exigences minimales concernant le contenu et les méthodes de contrôle recommandées », point 1, alinéa 2, « Le contrôle porte au moins sur les points énumérés au point 3 ci-après, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé dans l'État membre en question. ». L'alinéa 4 poursuit de la manière suivante : « Le contrôle de tous les points énumérés ci-après est considéré comme obligatoire lors d'un contrôle périodique de véhicule, sauf ceux marqués d'une croix, qui concernent l'état du véhicule et son aptitude à circuler, sans être considérés comme essentiels lors du contrôle technique. ». À l'analyse des points énumérés au point 3 de la prédite annexe 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) », « 2.6. Direction assistée électronique (EPS) » ; « 4.1.2. Orientation », « 4.1.3. Commutation », « 4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire) », « 4.3.2. Commutation », « 6.1.9. Performance du moteur (X) », « 7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé », « 7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité », « 7.1.5. Airbag », « 7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS) », « 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. Toutefois, l'utilisation d'un tel outil permettrait un contrôle plus approfondi et notamment de prévenir des fraudes, des falsifications de pièces ou de composants du véhicule qui pourraient avoir une incidence négative sur les caractéristiques requises du véhicule en matière de sécurité et d'environnement.

Le fait que l'ensemble des véhicules ne soient contrôlés à l'aide de ce dispositif qu'à compter du 20 mai 2024 ne saurait, aux yeux des auteurs du projet, être interprété comme une phase de transition nationale supplémentaire non prévue par la directive dans la mesure où les organismes de contrôle technique seront équipés avec un tel dispositif à compter de mai 2023 et effectueront toutefois des contrôles sur un nombre déterminé de véhicules afin de vérifier leur état technique en ayant recours à un dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules et afin de satisfaire aux obligations qui leur incombent en vertu du règlement (UE) 2019/631.

Néanmoins la mise en place d'une obligation d'utilisation du dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules afin de soumettre l'ensemble du parc automobile luxembourgeois à un contrôle par le biais du prédit dispositif nécessite la mise en place de moyens considérables tels que la mise à disposition de données techniques par un prestataire externe qui seraient accessibles à tous les organismes de contrôle technique sur une base non discriminatoire. Ceci est important pour garantir une approche harmonisée de l'ensemble des organismes de contrôle technique et afin de ne pas favoriser des organismes d'une taille importante actifs dans plusieurs États membres ayant la possibilité d'accéder à des données techniques des constructeurs mises à disposition dans les pays respectifs.

Suite à une concertation avec la Commission européenne, il ressort des discussions que cette dernière partage l'avis des auteurs du projet de loi, de sorte qu'il n'y a pas lieu de suivre le Conseil d'État en supprimant ce qu'il considère une période de transition supplémentaire.

Pour ce qui est de l'article unique, quant au fond, dans son avis du 25 avril 2023, la Haute Corporation note que si dans le projet de loi il est rendu compte, au commentaire de la disposition sous revue, de la phase de transition prévue par l'article 22, paragraphe 1^{er}, de la directive 2014/45/UE précitée, ainsi que de l'échéance de cette phase au 20 mai 2023, il est ensuite affirmé vouloir instituer une autre « phase de transition » au niveau national, ceci notamment en raison des capacités – matérielles et personnelles – limitées des organismes de contrôle technique. En effet, d'après le projet de loi, la « possibilité de s'équiper pour pouvoir contrôler immédiatement la totalité des véhicules présentés aux contrôles techniques ne semble pas réalisable, comme ceci nécessite de s'approvisionner avec un nombre important des dispositifs précités. Au-delà de cela, les

inspecteurs de contrôle technique devraient être formés au fur à mesure quant à la manipulation et l'interprétation des résultats du nouvel équipement ».

Les détails de ladite « phase de transition » sont déclinés dans le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers.

Or, le Conseil d'État constate que la directive 2014/45/UE précitée ne prévoit aucune phase de transition au-delà de son article 22, paragraphe 1^{er}, précité, qui dispose que « [l]es États membres peuvent autoriser, pendant une période maximale de cinq ans après le 20 mai 2018, l'utilisation des installations et équipements de contrôle visés à l'article 11 qui ne respectent pas les exigences minimales établies à l'annexe III pour le contrôle technique ».

Il en découle qu'à l'expiration de la période « maximale » de cinq ans, l'équipement et l'utilisation lors du contrôle technique d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule sont obligatoires en vertu de l'article 11, paragraphe 1^{er}, de la directive 2014/45/UE précitée, qui dispose que « [l]es États membres veillent à ce que les installations et équipements utilisés lors du contrôle technique respectent les exigences techniques minimales établies à l'annexe III ». Ladite annexe, traitant des « exigences minimales concernant les installations et équipements du contrôle technique », prévoit que « [l]es installations et les équipements comprennent au moins [...] un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD ». Ce dispositif figure ensuite au tableau I de ladite annexe relatif à l'« équipement minimal requis pour le contrôle technique ». Il en découle que l'organisme de contrôle technique ne doit non seulement disposer d'un tel équipement, mais également s'en servir pour tous les contrôles énumérés aux annexes de la directive 2014/45/UE précitée, et non seulement pour un « nombre approprié de contrôles » dont le nombre et les critères sont déterminés par voie de règlement grand-ducal.

Pour ces raisons, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous revue pour transposition incorrecte de la directive 2014/45/UE précitée, et demande aux auteurs de supprimer, par conséquent, la phase de transition supplémentaire.

En outre, le Conseil d'État constate que, conformément à l'alinéa 5 nouveau de l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 14 février 1955, « un recueil d'informations techniques des constructeurs des véhicules [...] est mis à disposition sur une base non discriminatoire aux organismes de contrôle technique par un prestataire de service dont les critères de sélection sont fixés par voie de règlement grand-ducal ».

La Haute Corporation soulève dans ce contexte toute une série de questions : Par qui ce prestataire de service est-il sélectionné ? Le projet de loi sous examen reste muet à ce sujet et le règlement grand-ducal en projet¹ se limite à préciser qu'« un prestataire de service [...] est arrêté au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg ». Le commentaire des articles n'offre pas d'éclaircissements à ce sujet non plus. Qui peut postuler pour devenir prestataire de service ? Comment peut-on postuler pour devenir prestataire de service ? Pour quelle durée ce prestataire de service est-il sélectionné ? Y a-t-il un contrôle pour savoir si le prestataire de service satisfait à ses missions ? Qui

¹ CE n° 61.169.

effectue ce contrôle ? Que se passe-t-il en cas de non-respect par le prestataire de service de ses obligations ?

Le Conseil d'État comprend qu'il peut s'agir d'un ou de plusieurs prestataires de service, et il demande de le préciser. Il constate que la « sélection » d'un « prestataire de service » est à lire comme un système d'agrément. En effet, un tel régime est susceptible de constituer une restriction à la liberté de commerce qui est garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, étant donné que l'agrément conditionne l'exercice de l'activité rémunérée de prestataire de service au sens de la loi en projet. Les matières réservées à la loi étant soumises à une compétence retenue, obligatoire pour le pouvoir législatif, il incombe au législateur de prévoir les conditions du régime d'agrément en cause.

Or, le Conseil d'État constate que la loi en projet n'encadre pas à suffisance l'agrément du prestataire de service, mais se borne à renvoyer à un règlement grand-ducal pour en déterminer les critères et le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue.

En vertu de l'alinéa 7 nouveau de l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 14 février 1955, le Conseil d'État constate que le libellé de la première phrase diffère de celui de la disposition correspondante du règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité. En effet, le projet de loi a opté pour les termes « 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 », alors que le règlement se réfère aux « voitures particulières neuves et [...] véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021 ». Le Conseil d'État constate à cet égard que le commentaire de l'article n'offre pas d'explications quant à ce glissement dans la terminologie. Le Conseil d'État estime, pour sa part, que l'emploi des termes précités a pour effet de conférer à la disposition sous revue un sens différent de celui prévu par le législateur européen, entraînant ainsi une mise en œuvre incorrecte du règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité. En effet, aux yeux du Conseil d'État, l'alinéa sous examen va plus loin que le texte européen. Le Conseil d'État demande, par voie de conséquence, et sous peine d'opposition formelle pour mise en œuvre incorrecte du règlement, de reprendre le libellé de la disposition correspondante du règlement européen d'exécution précité.

La Haute Corporation note que l'alinéa 9 nouveau de l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 14 février 1955 débute par les termes « Sans préjudice de l'alinéa 7 du présent paragraphe ». L'expression « sans préjudice de » signifie que la règle qui va suivre n'a pas d'incidence sur l'application des autres règles auxquelles il est fait référence et qui ne sont pas écartées du fait de l'énonciation de la nouvelle règle². L'alinéa sous examen vise à mettre en œuvre l'article 10, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, du règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité, qui prévoit que « [...] les données en conditions d'utilisation réelles et les VIN sont collectés lors du contrôle technique [...], sauf si le propriétaire du véhicule refuse expressément de mettre ces données à disposition ». Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs de remplacer les termes « Sans préjudice de » par « Par dérogation à ».

² Avis n° 60.531 du Conseil d'État du 16 novembre 2021 sur le projet de loi portant modification de la loi modifiée du 4 juillet 2014 portant réorganisation de l'ILNAS (doc. parl. n° 7767⁴, p. 20).

Ensuite le Conseil d'État attire l'attention sur le fait que le règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité permet de déroger à la collecte des données en conditions d'utilisation réelles et des numéros de châssis, « si le propriétaire du véhicule refuse expressément de mettre ces données à disposition », alors que la disposition sous examen prévoit qu'« en cas de refus écrit par le propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou de son mandataire, les données ne sont pas collectées pour le compte du ministre par les organismes de contrôle technique ». Le Conseil d'État estime qu'il convient de s'en tenir au libellé du règlement et de limiter dès lors la dérogation au refus exprès du « propriétaire » du véhicule. Étant donné que les données sont transmises à la Commission européenne, il n'appartient pas aux États membres de procéder à des adaptations nationales. Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous revue pour mise en œuvre incorrecte du règlement européen.

À titre subsidiaire, le Conseil d'État renvoie à ses observations formulées dans son avis n° 60.970 du 23 décembre 2022³ à l'égard de l'introduction de la notion de « titulaire du certificat d'immatriculation » dans la législation nationale.

À l'alinéa 10 nouveau de l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 14 février 1955 le projet de loi prévoit que le prestataire de service a droit à une indemnisation s'élevant à 0,25 euro hors TVA, correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation, par véhicule contrôlé. Il prévoit également que le « montant exact » est fixé par règlement grand-ducal⁴. Le Conseil d'État recommande aux auteurs, dans un souci de cohérence, de reformuler la disposition sous avis, pour éviter que le montant de l'indemnisation du prestataire de service ne soit pas fixé et dans le projet de loi sous avis et par règlement grand-ducal.

Enfin le Conseil d'État constate que le projet de loi reste muet tant sur les modalités de paiement de l'indemnisation à laquelle le prestataire de service a droit conformément à la disposition sous examen que sur le débiteur de cette indemnisation. Selon la fiche financière jointe au projet de loi, « ce montant est payable par la personne ayant présenté son véhicule au contrôle technique ». Le Conseil d'État comprend que la disposition sous avis fixe un montant maximal payable par la personne ayant présenté son véhicule au contrôle technique, et demande dès lors d'écrire que le prestataire de service « a droit à une indemnisation s'élevant, au maximum, à 0.25 euro hors taxe sur la valeur ajoutée correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation ».

³ Avis n° 60.970 du Conseil d'État du 23 décembre 2023 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 (doc. parl. n° 7985², p. 2).

⁴ L'article 4 du projet de règlement grand-ducal précité, introduisant dans le règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016 un article 20*bis*, prévoit que « [c]onformément à l'article 4*bis*, paragraphe 1, alinéa 10, de la loi précitée du 14 février 1955, le prestataire de service perçoit pour la mise à disposition des données techniques agrégées un montant de 1 euro hors taxe sur la valeur ajoutée pour chaque véhicule soumis à un contrôle technique ».

La commission parlementaire constate qu'au vu de l'absence de précisions à cet égard, le Conseil d'État s'est interrogé sur la sélection du prestataire de service mettant à disposition le recueil d'informations techniques. Le Conseil d'État pense comprendre qu'il peut s'agir de plusieurs prestataires de service et pense voir dans la terminologie employée un système d'agrément.

Néanmoins, le prestataire de service doit, afin d'alimenter son recueil d'informations techniques, récolter, à ses frais, ces données techniques auprès des différents constructeurs de véhicules avant de pouvoir les mettre à disposition des organismes de contrôle technique. De plus, il est rémunéré par un montant fixe facturé par les organismes de contrôle technique à la personne ayant présenté le véhicule au contrôle technique pour chaque véhicule contrôlé. Sa rémunération varie dès lors en fonction du nombre de véhicules qui sont présentés au contrôle technique et peut fluctuer en fonction de l'âge du parc automobile luxembourgeois et du comportement des consommateurs qui pourraient opter pour l'achat de véhicules neufs qui ne seront présentés au contrôle technique que quatre années après leur première immatriculation. De même, les consommateurs pourraient également acquérir un nouveau véhicule avant l'échéance des quatre premières années et ces véhicules, s'ils font l'objet d'une exportation, ne seront jamais présentés à un contrôle technique au Grand-Duché de Luxembourg.

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.

Il est dès lors proposé de remplacer le renvoi opéré à un règlement grand-ducal pour les critères de sélection par l'indication que le prestataire de service est sélectionné conformément à la loi modifiée du 3 juillet 2018 sur l'attribution des contrats de concession.

Étant donné qu'il est opté pour un contrat de concession de service et non pas un agrément, et que les modalités d'attribution et les conditions d'exécution du contrat seront précisées dans l'avis de concession qui inclura toutes les informations exigées par la loi, il n'est pas nécessaire de faire figurer les critères de sélection dans la loi et il est estimé que le Conseil d'État devrait être en mesure de lever son opposition formelle.

En outre, il est proposé de suivre le Conseil d'État en remplaçant les termes « les voitures automobiles à personnes et les camionnettes dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1^{er} janvier 2021 » par le libellé de la disposition du 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, à savoir « les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021 et qui sont dotés d'un dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et/ou

d'énergie conformément à l'article 4*bis* du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008 », de sorte que l'opposition formelle puisse être levée.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État en remplaçant les termes « sans préjudice de » par « par dérogation à ».

La commission parlementaire décide également de suivre le Conseil d'État dans la mesure où il considère qu'il faut s'en tenir au libellé du règlement et limiter la dérogation au seul refus exprès du propriétaire du véhicule. Il est dès lors procédé à la suppression des termes « détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou de son mandataire » et de remplacer le refus « écrit » par un refus « exprès » du propriétaire du véhicule, afin de permettre au Conseil d'État de lever l'opposition formelle.

Afin d'éviter que le montant de l'indemnisation du prestataire ne soit fixé simultanément dans la loi et dans le règlement grand-ducal, la commission parlementaire propose de clarifier le cadre de cette indemnisation dans la loi. Il est ainsi proposé de suivre la proposition du Conseil d'État et d'écrire que le prestataire « a droit à une indemnisation s'élevant, au maximum, à 0.25 euro hors taxe sur la valeur ajoutée correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation ».

De plus, le Conseil d'État ayant soulevé que le projet de loi restait muet tant sur les modalités de paiement de l'indemnisation à laquelle le prestataire de service a droit que sur le débiteur, il est précisé que le montant exact, déterminé par voie de règlement grand-ducal, est à facturer sans majoration par l'organisme de contrôle technique à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle technique et que l'intégralité du montant est à continuer par l'organisme de contrôle technique au prestataire de service.

De plus, il est apparu qu'il serait plus cohérent que l'alinéa 10 nouveau traitant de l'indemnisation du prestataire de service se situe immédiatement derrière les alinéas traitant de l'utilisation du système OBD lors du contrôle technique, de la sélection du prestataire de service ainsi que de la mise à disposition du recueil de données techniques des constructeurs par ce dernier. De ce fait l'alinéa 10 nouveau est placé à la suite de l'alinéa 6 nouveau.

À cela s'ajoute que dans son avis n°12/AV6/2023 du 8 février 2023, la Commission nationale pour la protection des données (ci-après « CNPD ») a soulevé quant aux dispositions relatives à l'utilisation obligatoire du système OBD lors du contrôle technique, que les données collectées lors du contrôle technique sont à considérer comme des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 1, du Règlement (UE) 2016/679 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel, aussi appelé « Règlement Général sur la Protection des Données » (ci-après « RGPD »), étant donné qu'elles peuvent être reliées, notamment par le biais du numéro d'identification du véhicule, à une personne physique identifiée ou identifiable telle que le propriétaire ou le détenteur du véhicule. À cet égard, la CNPD renvoie aux lignes directrices 01/2020 sur les traitements des données à

caractère personnel dans le contexte des véhicules connectés et des applications liées à la mobilité et plus précisément aux points 29 et 62.

Conformément au point 29, « La plupart des données générées par un véhicule connecté concernent une personne physique identifiée ou identifiable et constituent donc des données à caractère personnel. Il s'agit notamment de données permettant une identification directe (par exemple, l'identité complète du conducteur) et de données permettant une identification indirecte, comme le détail des trajets effectués, les données d'usage du véhicule (par exemple, les données relatives au style de conduite ou à la distance parcourue) ou les données techniques du véhicule (par exemple, les données relatives à l'usure des pièces du véhicule), qui, par recoupement avec d'autres fichiers et notamment le numéro d'identification du véhicule (VIN), peuvent être reliées à une personne physique. Parmi les données à caractère personnel que l'on retrouve dans les véhicules connectés figurent également des métadonnées relatives, par exemple, à l'état d'entretien du véhicule. En d'autres termes, toute donnée pouvant être associée à une personne physique relève donc du présent document. ».

La CNPD en conclut dès lors que les opérations qui seraient appliquées par les organismes de contrôle technique aux données techniques ainsi qu'aux informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule sont à considérer comme un traitement de données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 2, du RGPD et sont de ce fait soumises au RGPD et que dans la mesure où ce traitement s'effectue dans le cadre d'une obligation légale, le fondement et les finalités du traitement de données doivent être clairement définis de sorte que les bases légales devraient déterminer les types de données traitées, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et pour quelles finalités, les opérations et procédures de traitement ou encore la durée de conservation de ces données.

Or, le projet de loi n°8112 ou encore le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers (n° CE 61.169) ne prévoiraient pas de telles dispositions spécifiques quant au traitement de données à caractère personnel qui serait effectué par les organismes de contrôle technique lorsqu'ils récupèrent des données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. La CNPD serait dès lors dans l'impossibilité de vérifier si les principes du RGPD sont respectés en l'espèce.

Afin de réserver la suite qui s'impose aux observations de la CNPD, il est tout d'abord proposé d'apporter une précision quant aux données qui sont extraites du véhicule par l'utilisation du système OBD. En effet, le nouvel alinéa 4 de l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après « loi de 1955 ») dans sa teneur projetée par le projet de loi n°8112 prévoyait qu'étaient récupérées « les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule ». Il est proposé de remplacer les termes « les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule » par les termes « détecter et d'identifier les potentielles causes de défaillance qui sont fixées par voie de règlement grand-ducal ». Ces causes de défaillance sont actuellement prévues par l'annexe II intitulée « Exigences concernant le contenu et méthodes de contrôle technique applicables dans un centre de contrôle technique ainsi que lors d'un contrôle technique routier étendu » du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers qui indique les composants de véhicules à contrôler lors d'un contrôle technique ou contrôle technique

routier étendu et expose en détail les méthodes de contrôle à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable. Le contrôle porte sur les points énumérés au tableau de la prédite annexe et les potentielles causes de défaillance sont énumérées par rapport à chaque point contrôlé.

Du fait de la précision qui est apportée quant aux données extraites du véhicule, les alinéas 5 et 6 nouveaux sont adaptés en conséquence et les références aux « données collectées lors du contrôle technique » et aux « données récupérées des véhicules » sont remplacées par les termes « causes de défaillance ».

Étant donné que la CNPD a relevé que les opérations et les procédures de traitement n'étaient pas déterminées, il est proposé d'introduire 4 alinéas nouveaux afin de créer une base légale pour la banque de données relative au contrôle technique destinée d'une part à permettre la gestion des opérations de contrôle technique et le calcul des durées de validité du contrôle technique, et d'autre part, de répondre aux obligations de communication des données relatives aux émissions de CO₂ imposées 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 (ci-après « règlement d'exécution 2021/392 »). Pour ce qui est du traitement des données lié au contrôle technique, il est précisé que le ministre dispose de la qualité de responsable du traitement des données à caractère personnel au sens de l'article 4, point 7, du RGPD, et que la SNCA et le Centre des technologies de l'information de l'État agissent en qualité de sous-traitant du ministre. Un système de gestion des identités et des droits d'accès pour accéder à cette banque de données est mis en place et un système de journalisation des accès est prévu. La durée de conservation des données est précisée aussi bien pour les données récoltées dans le cadre des opérations de contrôle technique précitées que pour celles récoltées dans le cadre de l'obligation de communication prévue par le règlement 2021/392. Ainsi, les données récoltées dans le cadre des opérations de contrôle technique sont conservées pour une durée de dix années afin de s'aligner sur la durée de conservation des données de la banque de données nationale des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955, alors que les données relatives aux émissions de CO₂ sont anonymisées après avoir été transférées à la Commission européenne à des fins de statistique ou de recherche. Pour le surplus, il est renvoyé au règlement d'exécution 2021/392 quant à la collecte, le traitement et la communication des données étant donné que le règlement européen contient des dispositions relatives aux finalités du traitement de données à caractère personnel, à la durée de conservation, aux données et aux catégories de données traitées ainsi qu'aux rôles et obligations des responsables de traitement.

L'introduction de ces quatre nouveaux alinéas a rendu superflète l'alinéa 8 nouveau qui est par conséquent supprimé.

Dans le cadre des amendements gouvernementaux au 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 modifié 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, l'article 7, paragraphe 11, alinéa 2, du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers est remplacé. Le prédit article prévoit dans sa teneur actuelle que les données concernant les véhicules sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique agréés, pour autant que ces données sont nécessaires aux fins d'une exécution des opérations de contrôle technique sans précision quant au moyen de communication utilisé ou aux données qui sont communiquées aux organismes de contrôle technique. Le projet de règlement grand-ducal précité entend dès lors préciser que sont communiquées aux organismes de contrôle technique, les données techniques du véhicule issues de la banque de données nationale des véhicules routiers par l'intermédiaire de la banque de données relative au contrôle technique et il est également précisé que ces données sont communiquées suite à la transmission par l'organisme de contrôle technique du numéro d'identification du véhicule et du numéro d'immatriculation, le cas échéant.

La commission parlementaire propose par conséquent d'amender l'article unique du projet de loi comme suit :

« **Article unique.** À l'article 4bis, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, **sept dix** nouveaux alinéas sont insérés à la suite du troisième alinéa avec les libellés suivants :

« À compter du 20 mai 2023, les organismes de contrôle technique doivent, lors du contrôle technique, réaliser un nombre approprié de contrôles moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dans l'objectif de **détecter et d'identifier les potentielles causes de défaillance qui sont fixées par voie de règlement grand-ducal récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule.** Les critères pour soumettre un véhicule à un contrôle technique au moyen du dispositif précité et le nombre de contrôles à réaliser sont détaillés par voie de règlement grand-ducal.

Dans l'intérêt d'utiliser les données collectées lors du contrôle technique Afin d'interpréter les prédites causes de défaillance, un recueil d'informations techniques des constructeurs des véhicules, relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, est mis à disposition sur une base non discriminatoire aux organismes de contrôle technique par un prestataire de service ~~dont les critères de sélection sont fixés par voie de règlement grand-ducal~~. **Le prestataire de service est sélectionné conformément à la loi modifiée du 3 juillet 2018 sur l'attribution des contrats de concession par le ministre ayant la Circulation routière dans ses attributions.**

Le prestataire de service est en charge d'agréger les données techniques des constructeurs de véhicules et de les rendre accessibles à l'ensemble des organismes de contrôle technique agréés conformément à l'article 4^{ter} ~~de la présente loi~~. De surcroît, le prestataire de service met à disposition des organismes de contrôle technique un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules, capable d'interpréter les données techniques des constructeurs et de convertir ces données, ensemble avec ~~les données récupérées des véhicules~~ **les causes de défaillance identifiées**, dans un format permettant d'évaluer la sécurité technique ainsi que la conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental des véhicules présentés à un contrôle technique.

Pour la mise à disposition et la gérance des données techniques des véhicules, le prestataire de service, visé à l'alinéa 5, a le droit à une indemnisation s'élevant, au maximum, à 0.25 euro hors taxe sur la valeur ajoutée correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation par véhicule contrôlé indépendamment de l'utilisation des informations mises à disposition lors du contrôle technique réalisé. Il en est de même pour les véhicules pour lesquels aucune donnée technique n'est disponible au moment du contrôle technique. Le montant exact ainsi que les modalités en relation avec la mise à disposition de ces données techniques sont fixés par règlement grand-ducal. Ce montant est à facturer sans majoration par l'organisme de contrôle technique à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle technique et doit obligatoirement figurer sur la facture. L'intégralité du montant perçu par l'organisme de contrôle technique est à verser au prestataire de service.

Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives quant au traitement des données générées par les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1^{er}, 3 et 6 du présent article. Dans l'accomplissement de cette tâche et afin de satisfaire à son obligation de communiquer annuellement les données en conditions d'utilisation réelles à la Commission européenne prévue au 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, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative au contrôle technique, afin de gérer les opérations relatives au contrôle technique et de calculer la durée de validité du contrôle technique, les causes de défaillance et le kilométrage du véhicule contrôlé tel que visé à l'alinéa 3 associés à l'identifiant unique du véhicule, ainsi que les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation d'énergie

de ces véhicules auxquelles il est fait référence à l'alinéa 12 associées au numéro d'identification du véhicule.

Le ministre dispose, dans le cadre de la gestion de ces tâches administratives, de 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. Dans le cadre de la prédite gestion de la banque de données relative au contrôle technique, la SNCA et le Centre des technologies de l'information de l'État, en abrégé « CTIE », ont la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité.

L'accès à la banque de données visée à l'alinéa 8, ainsi que les traitements et les échanges, sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le CTIE à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le CTIE 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.

Les données relatives au contrôle technique auxquelles il est fait référence à l'alinéa 8 sont conservées pour une durée de dix années après la mise hors circulation du véhicule. Les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation d'énergie de ces véhicules dont il est fait référence à l'alinéa 12 sont après la transmission à la Commission européenne pour les finalités visées au règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité rendues anonymes par la suppression du numéro d'identification du véhicule y associé, et peuvent être utilisées par le ministre à des fins statistiques ou de recherche. Les données rendues anonymes peuvent être mises à disposition d'autres autorités administratives nationales pour les mêmes finalités.

À compter du 20 mai 2023 et conformément au 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~~ précité, les organismes de contrôle technique collectent et communiquent par voie électronique au ministre, pour les voitures automobiles à personnes et les camionnettes dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1^{er} janvier 2021 les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021 et qui sont dotés d'un dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie conformément à l'article 4bis du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement

(CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation d'énergie de ces véhicules dans les conditions d'utilisation réelles, ainsi que les numéros de châssis numéros d'identification de ces véhicules. La collecte des données susmentionnées, qui s'effectue moyennant le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules dont auquel il est fait référence à l'alinéa 6 du présent paragraphe, ainsi que le traitement et la communication des prédites données au ministre par les organismes de contrôle technique s'effectuent conformément aux dispositions du règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité.

~~Les données collectées et transmises au ministre par les organismes de contrôle technique, dont il est fait référence à l'alinéa 7 du présent paragraphe, sont transmises annuellement par le ministre à la Commission européenne pour les finalités visées au règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité. Les mêmes données peuvent, après avoir été rendues anonymes, être utilisées par le ministre à des fins statistiques ou de recherche. Une mise à disposition de ces données rendues anonymes peut être effectuée envers d'autres autorités administratives nationales pour les mêmes finalités.~~

Sans préjudice de Par dérogation à l'alinéa 7-12 du présent paragraphe, en cas de refus écrit par le expres du propriétaire du véhicule, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou de son mandataire, les données ne sont pas collectées pour le compte du ministre par les organismes de contrôle technique.

~~Pour la mise à disposition et la gérance des données techniques des véhicules, le prestataire de service, retenu conformément à l'alinéa 5 du présent paragraphe, a le droit à une indemnisation, hors taxe sur la valeur ajoutée, de 0.25 euros correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation par véhicule contrôlé indépendamment de l'utilisation des informations mises à disposition lors du contrôle technique réalisé. Il en est de même pour les véhicules pour lesquels aucune donnée technique n'est disponible au moment du contrôle technique. Le montant exact ainsi que les modalités en relation avec la mise à disposition de ces données techniques sont fixés par règlement grand-ducal. » »~~

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 des amendements concernant l'article 1^{er}, la Haute Corporation note que les auteurs entendent 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, les auteurs avancent 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 les auteurs 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 et 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 de 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.

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°8112 dans la teneur qui suit :

*

V. Texte proposé par la Commission

PROJET DE LOI

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

Article unique. À l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, dix nouveaux alinéas sont insérés à la suite du troisième alinéa avec les libellés suivants :

« À compter du 20 mai 2023, les organismes de contrôle technique doivent, lors du contrôle technique, réaliser un nombre approprié de contrôles moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dans l'objectif de détecter et d'identifier les potentielles causes de défaillance qui sont fixées par voie de règlement grand-ducal. Les critères pour soumettre un véhicule à un contrôle technique au moyen du dispositif précité et le nombre de contrôles à réaliser sont détaillés par voie de règlement grand-ducal.

Afin d'interpréter les prédites causes de défaillance, un recueil d'informations techniques des constructeurs des véhicules, relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, est mis à disposition sur une base non discriminatoire aux organismes de contrôle technique par un prestataire de service. Le prestataire de service est désigné conformément à la loi modifiée du 3 juillet 2018 sur l'attribution des contrats de concession par le ministre ayant la Circulation routière dans ses attributions.

Le prestataire de service est en charge d'agrèger les données techniques des constructeurs de véhicules et de les rendre accessibles à l'ensemble des organismes de contrôle technique agréés conformément à l'article 4*ter*. De surcroît, le prestataire de service met à disposition des organismes de contrôle technique un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules, capable d'interpréter les données techniques des constructeurs et de convertir ces données, ensemble avec les causes de défaillance identifiées, dans un format permettant d'évaluer la sécurité technique ainsi que la conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental des véhicules présentés à un contrôle technique.

Pour la mise à disposition et la gérance des données techniques des véhicules, le prestataire de service, visé à l'alinéa 5, a le droit à une indemnisation s'élevant, au maximum, à 0.25 euro hors taxe sur la valeur ajoutée correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation par véhicule contrôlé indépendamment de l'utilisation des informations mises à disposition lors du contrôle technique réalisé. Il en est de même pour les véhicules pour lesquels aucune donnée technique n'est disponible au moment du contrôle technique. Le montant exact ainsi que les modalités en relation avec la mise à disposition de ces données techniques sont fixés par règlement grand-ducal. Ce montant est à facturer sans majoration par l'organisme de contrôle technique à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle technique et doit obligatoirement figurer sur la facture. L'intégralité du montant perçu par l'organisme de contrôle technique est à verser au prestataire de service.

Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives quant au traitement des données générées par les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes

1^{er}, 3 et 6. Dans l'accomplissement de cette tâche et afin de satisfaire à son obligation de communiquer annuellement les données en conditions d'utilisation réelles à la Commission européenne prévue au 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, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative au contrôle technique, afin de gérer les opérations relatives au contrôle technique et de calculer la durée de validité du contrôle technique, les causes de défaillance et le kilométrage du véhicule contrôlé tel que visé à l'alinéa 3 associés à l'identifiant unique du véhicule, ainsi que les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation d'énergie de ces véhicules auxquelles il est fait référence à l'alinéa 12 associées au numéro d'identification du véhicule.

Le ministre a, dans le cadre de la gestion de ces tâches administratives, 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. Dans le cadre de la prédite gestion de la banque de données relative au contrôle technique, la SNCA et le Centre des technologies de l'information de l'État, en abrégé « CTIE », ont la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité.

L'accès à la banque de données visée à l'alinéa 8, ainsi que les traitements et les échanges, sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le CTIE à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le CTIE 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.

Les données relatives au contrôle technique auxquelles il est fait référence à l'alinéa 8 sont conservées pour une durée de dix années après la mise hors circulation du véhicule. Les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation d'énergie de ces véhicules dont il est fait référence à l'alinéa 12 sont après la transmission à la Commission européenne pour les finalités visées au règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité rendues anonymes par la suppression du numéro d'identification du véhicule y associé, et peuvent être utilisées par le ministre à des fins statistiques ou de recherche. Les données rendues anonymes peuvent être mises à disposition d'autres autorités administratives nationales pour les mêmes finalités.

À compter du 20 mai 2023 et conformément au règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité, les organismes de contrôle technique collectent et communiquent par voie

électronique au ministre, pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021 et qui sont dotées d'un dispositif embarqué de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie conformément à l'article 4*bis* du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission du 1^{er} juin 2017 complétant le règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (CE) n° 692/2008, les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation d'énergie de ces véhicules dans les conditions d'utilisation réelles, ainsi que numéros d'identification de ces véhicules. La collecte des données susmentionnées, qui s'effectue moyennant le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules auquel il est fait référence à l'alinéa 6, ainsi que le traitement et la communication des prédites données au ministre par les organismes de contrôle technique s'effectuent conformément aux dispositions du règlement d'exécution 2021/392 précité.

Par dérogation à l'alinéa 12, en cas de refus exprès du propriétaire du véhicule, les données ne sont pas collectées pour le compte du ministre par les organismes de contrôle technique. »

Luxembourg, le 17 juillet 2023

La Présidente-Rapportrice,
Chantal GARY