

N° 5396²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

PROJET DE LOI**portant approbation**

- de la révision 2, entrée en vigueur le 16 octobre 1995, de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958 et approuvé par la loi du 1er août 1971, (Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions);
- de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues et des Annexes A et B, faits à Genève, le 25 juin 1998

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

(2.6.2005)

La Commission se compose de: M. Roland SCHREINER, Président; M. Marc ANGEL, Rapporteur; MM. Felix BRAZ, Henri GRETHEN, Paul HELMINGER, Ali KAES, Jean-Pierre KOEPP, Roger NEGRI, Jean-Paul SCHAAF, Marco SCHANK et Marc SPAUTZ, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi a été déposé le 15 novembre 2004 par le Ministre des Affaires étrangères et de l'Immigration. Le Conseil d'Etat a émis son avis le 22 février 2005. Au cours de sa réunion du 11 mai 2005, la Commission des Transports a nommé Monsieur Marc Angel comme rapporteur et a examiné le projet de loi et l'avis du Conseil d'Etat. Le présent rapport a été présenté et adopté le 2 juin 2005.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi a pour but d'approuver:

- une deuxième révision, entrée en vigueur le 16 octobre 1995, de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève le 20 mars 1958,

- l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues et les Annexes A et B, faits à Genève, le 25 juin 1998.

*

III. CONSIDERATIONS GENERALES

Bien avant les initiatives prises, dans ce contexte, par la Communauté européenne, les Etats signataires de l'Accord de 1958 ont compris que l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ne peut être laissée à la guise de chaque Etat, mais doit se faire de façon coordonnée sur le plan international. Depuis que cet Accord a été révisé en 1995, peuvent y adhérer les pays non européens et les organisations régionales d'intégration économique qui ont bénéficié d'un transfert des compétences dans les domaines couverts par l'Accord de la part de leurs Etats membres.

Le 1er août 1971, le Grand-Duché de Luxembourg est devenu partie contractante de l'Accord de 1958 précité. Entre-temps, les Etats membres de l'Union Européenne (sauf l'Irlande), la Suisse, la Hongrie, la République tchèque, la République fédérale de Yougoslavie, la Croatie, la Norvège, la Roumanie, la Pologne, la Fédération de Russie, la Slovaquie, la Biélorussie, l'Estonie, la Turquie et la Slovénie y ont adhéré et appliquent les prescriptions techniques adoptées au titre de l'Accord. Le 24 mars 1998, la Communauté Européenne a adhéré à l'Accord, suivie le 24 novembre 1998 par le Japon. L'Afrique du Sud et l'Australie envisagent également d'y adhérer. D'autres pays, dont notamment les Etats-Unis, ont fait savoir, bien qu'ils ont manifesté à l'origine un certain intérêt, qu'ils renonceraient à y adhérer, eu égard essentiellement aux différences des systèmes de certification (auto-certification, réception par type), et à la reconnaissance mutuelle des réceptions prévue par l'Accord de 1958.

Pour permettre à tous les grands pays producteurs ou consommateurs d'automobiles d'adhérer au processus d'harmonisation international, un nouvel Accord, qui permet de participer aux activités d'harmonisation internationales sans obligation de reconnaître mutuellement les certificats et les réceptions, a finalement été ouvert à la signature le 25 juin 1998. Les Etats-Unis l'ont signé le même jour. La Commission Européenne a rejoint l'Accord au courant de l'année suivante. L'Accord était largement connu sous le nom d'„*Accord parallèle*“, du fait qu'il contient une clause déclarant qu'il fonctionne parallèlement à l'Accord de 1958 et qu'il élargit l'harmonisation internationale au-delà des frontières géographiques de l'Accord de 1958, bien que ses conséquences juridiques ne soient pas aussi profondes.

La participation de la Communauté Européenne en tant que partie contractante à l'Accord parallèle assure l'établissement d'un ensemble unique commun de règles techniques pour les principaux pays producteurs et consommateurs de véhicules, ce qui permettra aux producteurs de fabriquer des véhicules et des composants de véhicules selon des prescriptions techniques uniques et d'éviter ainsi de coûteuses adaptations des types de véhicules aux différents marchés. Il en résultera une diminution des coûts de production qui devrait se répercuter aussi sur le prix à payer par le consommateur. Une prescription technique unique appliquée à l'échelon mondial facilitera en outre l'accès aux marchés pour les autres parties contractantes, ce qui stimulera les échanges dans le secteur des équipements et des composants de véhicules à moteur, et pourrait même avoir des effets positifs sur l'emploi. Comme les règlements à élaborer visent des niveaux élevés de sécurité, de protection environnementale, de rendement énergétique et de protection contre le vol, leur établissement contribuera aussi au renforcement des normes dans ce domaine.

Le projet d'adhésion à l'Accord 98 repose sur une volonté de mener une politique commerciale mondiale. Tandis que l'ancien accord 58 est né d'une initiative européenne et durant les années est resté „à caractère européen“, le nouvel accord 98 a comme ambition d'englober également des pays qui, tout en étant des pays à production automobile importante, ont jusque dans un passé récent montré une certaine réticence à l'adhésion (tel les Etats-Unis). A l'image de l'Accord 58, l'Accord 98 vise également à faciliter les échanges de véhicules et de composants de véhicules entre les parties contractantes d'une manière excluant que les échanges puissent être gênés par des entraves techniques résultant de la conception ou des performances des véhicules ou composants concernés.

L'Accord 98, qui fonctionne sous l'égide de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/NU), porte sur l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhi-

cules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés ou utilisés sur des véhicules à roues. Sa portée est donc la même que celle de l'Accord de 1958 en ce qui concerne le domaine d'application et il fonctionnera en parallèle.

L'Accord introduit un système qui permet l'inscription de règlements techniques mondiaux à un recueil mondial. L'objectif en est d'arriver à des règlements assurant un niveau élevé de sécurité, de protection de l'environnement, de rendement énergétique et de protection contre le vol.

Les règlements techniques mondiaux ont pour objet:

- l'harmonisation des règlements nationaux ou régionaux existants ayant été inscrits antérieurement au recueil des règlements techniques mondiaux admissibles,
- l'harmonisation sur la base des réglementations adoptées en vertu de l'Accord de 1958,
- la création de nouveaux règlements techniques à portée mondiale dans des domaines où il n'existe pas de règlements techniques.

L'Accord crée également un cadre permettant d'inscrire des règlements nationaux et régionaux dans un „*recueil des règlements techniques mondiaux admissibles*“, après approbation d'un tiers des parties contractantes. Ces règlements „*admissibles*“ sont utilisés comme base pour l'élaboration de règlements techniques mondiaux harmonisés.

L'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à l'Accord 98 se présente comme une suite logique de son adhésion à l'Accord de 1958 et comme une nécessité économique dans le contexte d'une Europe qui concentre ses efforts d'harmonisation internationale au sein de la CEE/NU et qui devient le centre de l'harmonisation internationale dans le secteur des véhicules à moteur.

Comme les activités de la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) dans le contexte de l'homologation européenne et mondiale placent celle-ci parmi les cinq organismes d'homologation les plus importants sur le plan mondial, il est primordial pour la bonne continuation de ses activités, de pouvoir également jouer un rôle actif dans le cadre du nouvel Accord de 1998.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 22 février 2005, le Conseil d'Etat constate que l'article unique du projet de loi ne donne pas lieu à observation. Le Conseil d'Etat attire toutefois l'attention sur certaines dispositions particulières des actes à approuver.

Ainsi, le Conseil d'Etat demande si les règlements qui devraient être annexés à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur ont jamais été valablement publiés au sens de l'article 37, alinéa 1 de la Constitution.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat constate que l'article 1er, paragraphes 2 et 4 ainsi que l'article 12 de l'Accord révisé contiennent des clauses d'approbation anticipée. Il admet que la portée de l'assentiment préalable du législateur est tracée avec une précision suffisante pour répondre aux exigences de l'article 37 de la Constitution. Selon le Conseil d'Etat, tel n'est pas le cas pour les amendements au texte même de l'Accord qui „devront dès lors être soumis par le Gouvernement à l'approbation de la Chambre des Députés, et ceci avant le délai fixé pour leur entrée en vigueur, afin d'éviter qu'ils sortent leurs effets au niveau international à l'égard du Luxembourg sur une base non conforme à ses règles internes“.

En ce qui concerne l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues et de ses Annexes A et B, le Conseil d'Etat juge suffisante la précision avec laquelle est tracée la portée de l'assentiment préalable du législateur prévu à l'article 13, paragraphe 4 et dans le paragraphe 2 de l'article 7 de l'annexe B de l'Accord. Par contre, pour ce qui est, au même paragraphe, de la clause d'approbation anticipée concernant les amendements à l'Accord même, le Conseil d'Etat est d'avis que cette dernière n'est pas délimitée avec la précision requise pour être conforme aux prescriptions de l'article 37 de la Constitution, de sorte que les amendements en question devront nécessairement être soumis à l'approbation du législateur avant leur entrée en vigueur.

*

V. TRAVAUX EN COMMISSION

Dans la réunion du 11 mai 2005 de la Commission des Transports, certains points relevés par le Conseil d'Etat ont pu être élucidés. Ainsi, en ce qui concerne la publication des règlements annexés à l'Accord, il faut se référer au règlement grand-ducal du 30 janvier 1983 portant acceptation de certains règlements annexés à l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur (publié au Mémorial No 8 du 25 février 1983) et à ses modifications.

*

VI. CONCLUSION

Tenant compte de ce qui précède, la Commission des Transports recommande de voter le projet de loi dans la teneur qui suit:

„PROJET DE LOI portant approbation

- **de la révision 2, entrée en vigueur le 16 octobre 1995, de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958 et approuvé par la loi du 1er août 1971, (Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions);**
- **de l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues et des Annexes A et B, faits à Genève, le 25 juin 1998**

Article unique.– Sont approuvés

- la révision 2, entrée en vigueur le 16 octobre 1995, de l'Accord concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et la reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur, fait à Genève, le 20 mars 1958 et approuvé par la loi du 1er août 1971, (Accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions);
- l'Accord concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux applicables aux véhicules à roues, ainsi qu'aux équipements et pièces qui peuvent être montés et/ou utilisés sur les véhicules à roues et les Annexes A et B, faits à Genève, le 25 juin 1998.“

Luxembourg, le 2 juin 2005

Le Président,
Roland SCHREINER

Le Rapporteur,
Marc ANGEL