

**N° 6715**  
**CHAMBRE DES DEPUTES**  
 Session extraordinaire 2013-2014

## PROJET DE LOI

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

\* \* \*

*(Dépôt: le 4.9.2014)*

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (27.8.2014).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	14
4) Commentaire des articles.....	18
5) Fiche financière.....	24

\*

### ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Château de Berg, le 27 août 2014

*Le Ministre du Développement durable  
 et des Infrastructures,*  
 François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. I.** L'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit:

(1) Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant:

„Le ministre peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire. La mise en oeuvre de cette gestion peut être déterminée par un règlement grand-ducal. Un règlement grand-ducal arrête en outre les normes applicables aux agents chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que les critères du système d'assurance-qualité dont la SNCA est tenue de disposer en vue d'assurer et de maintenir la qualité de travail des agents concernés.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 1er, les employés de l'Etat en service qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de la réception des examens des permis de conduire, peuvent être chargés d'effectuer pour compte de la SNCA des tâches relevant de la réception des examens du permis de conduire. Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire ou de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. Avant d'exercer leurs fonctions, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des permis de conduire, à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour la SNCA, agissant comme sous-traitant du ministre dans l'accomplissement de ses missions légales prévues à l'alinéa 1er.“

(2) Les paragraphes 5 et 6 sont supprimés.

**Art. II.** L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 4.** (1) Les types de véhicules à moteur et les types de remorques qui sont destinées à y être attelées doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg des véhicules routiers qui y correspondent, répondre aux exigences des directives de l'Union européenne en matière de réception automobile et faire l'objet d'une réception conforme aux exigences de ces directives, dénommée réception par type européenne ou homologation européenne, et donnant lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux qui peuvent disposer que lesdites directives ne sont pas publiées au Mémorial et que la publication au Journal officiel de l'Union européenne suffit à cet effet; le Mémorial comporte une référence à cette publication.

A défaut de réception par type européenne, ces types de véhicules doivent faire l'objet d'une réception par type nationale, qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité nationale pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné et présenté à l'immatriculation au Luxembourg, à moins que le véhicule routier à immatriculer fasse l'objet d'une réception nationale individuelle dont question au paragraphe (3).

(2) Tout véhicule à moteur ainsi que toute remorque qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique ayant sa résidence normale au Luxembourg ou qui appartient à ou est détenu par une personne morale qui a son siège social au Luxembourg ne peut y être mis en circulation sur la voie publique qu'à condition d'y être immatriculé. Les véhicules routiers qui appartiennent ou qui sont détenus par une personne physique n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale n'y ayant pas son siège social ne peuvent être immatriculés que dans les limites déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de remise en circulation au Luxembourg d'un véhicule qui y a été immatriculé et qui a changé de propriétaire, ce véhicule doit faire l'objet d'une transcription.

Les conditions sous lesquelles les véhicules routiers sont soumis à l'immatriculation sont arrêtées par un règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités de cette immatriculation ainsi que

les critères de délivrance du certificat d'immatriculation requis en vue de la mise en circulation de ces véhicules sur la voie publique. Il peut en outre prévoir les conditions suivant lesquelles certaines catégories de véhicules sont exemptées de l'immatriculation, les circonstances particulières dans lesquelles l'immatriculation définitive d'un véhicule routier au Luxembourg peut être reporté temporairement, ainsi que les conditions dans lesquelles peut être autorisée la mise en circulation d'un véhicule routier sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

Les certificats d'immatriculation ainsi que les autorisations aux fins de l'apposition sur des véhicules routiers de signes distinctifs particuliers ou de plaques spéciales sont délivrés par le ministre. Ces documents sont remplacés pour les véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif par une fiche caractéristique dont un règlement grand-ducal détermine les inscriptions, et qui est délivrée par le Chef de l'Etat-major.

A condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé:

- a) par le propriétaire ou détenteur du véhicule ainsi que par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été attribué au véhicule en vue de son immatriculation:
  - i) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique;
  - ii) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes (3) et (4) et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions sous b) du paragraphe (3) de l'article 4bis;
  - iii) sur le trajet direct du véhicule vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection;
- b) par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à ce garage ou cet atelier:
  - i) à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal;
  - ii) dans un rayon de dix kilomètres autour du garage ou de l'atelier de réparation;
  - iii) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin.

(3) En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers par rapport au type réceptionné est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences.

A défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe (1), un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er, d'une réception nationale individuelle.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités des vérifications et contrôles visés ci-avant.

(4) Les modifications d'un véhicule soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire ou le détenteur du véhicule en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1er, avant la remise en circulation sinon, à condition que le véhicule soit encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications intervenues.

Si les conditions sous b) du paragraphe 3 de l'article 4bis sont réunies, le véhicule doit en outre être soumis à un contrôle technique, tel que prévu audit article 4bis. Lorsque les modifications dont

question à l'alinéa 1er sont de nature à modifier la structure ou la conception technique du véhicule, en vue notamment d'en rendre possible un usage spécifique, cette transformation doit être réalisée selon les règles de l'art par un atelier technique légalement établi qui doit certifier l'exécution conforme de cette transformation par une attestation de transformation.

Un règlement grand-ducal détermine le modèle et les modalités de délivrance de l'attestation de transformation visée à l'alinéa 2 ainsi que les modalités du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er.

(5) Lorsque le châssis ou le cadre ou une partie du châssis ou du cadre d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg a été remplacé, lorsque la visibilité ou la lisibilité du numéro d'identification du véhicule est entravée, ou lorsque malgré son caractère obligatoire, ce numéro fait défaut, la SNCA procède respectivement à la réinscription de ce numéro ou à l'inscription d'un nouveau numéro à un endroit facilement accessible du véhicule.

(6) Les numéros d'immatriculation pour les véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les numéros de plaque rouge et les numéros d'identité pour les véhicules routiers non soumis à l'immatriculation et mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale sont, le cas échéant, attribués par le ministre. Les numéros d'identité des véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif sont attribués par le Chef de l'Etat-major.

Nul ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro d'immatriculation particulier. L'attribution des numéros d'immatriculation se fait en série courante dans l'ordre alphabétique et numérique selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal. Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur déterminé.

Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulière de numéros dictées notamment par des considérations de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier.

Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être accordés sur demande écrite, moyennant paiement d'une taxe; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur à 250 euros, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal; des montants différents peuvent être prévus en fonction des conditions d'octroi et de la composition des numéros.

Est considéré comme numéro d'immatriculation personnalisé tout numéro attribué en dehors de l'ordre alphanumérique de la série courante et des séries spéciales.

Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'au retrait de la circulation, de la destruction ou de l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau propriétaire ou détenteur, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant.

(7) Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que des opérations de réception et de contrôle visées aux paragraphes (1), (3) et (4). Il peut en outre charger la SNCA du traitement des données générées par ces tâches administratives ainsi que par les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes (1) et (6) l'article 4bis.

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, la SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre dans le cadre de cette gestion, est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires et détenteurs des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Les agents de la SNCA qui sont chargés des opérations d'immatriculation sont agréés par le ministre. Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: „*Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.*“

Sans préjudice des taxes prévues par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la circulation et la conduite de véhicules, le prix que la SNCA peut percevoir pour les prestations effectuées en vue de l'immatriculation des véhicules routiers ne peut pas dépasser le montant de 50 euros par opération, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Un règlement grand-ducal détermine la mise en oeuvre de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que le prix que la SNCA est en droit de percevoir en vertu de l'alinéa 4.

Les fabricants des plaques d'immatriculation communiquent à la SNCA les informations à leur disposition concernant les requérants de plaques d'immatriculation afin d'assurer la traçabilité de leur délivrance. Un règlement grand-ducal en détermine les modalités.

(8) A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée, lorsque le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. Ces délais sont portés à quatre ans pour les véhicules historiques. La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique.

(9) Le ministre peut retirer des certificats d'immatriculation périmés ou couvrant des véhicules routiers qui ne répondent pas aux indications du procès-verbal de réception ou du certificat de conformité européen ou national ou qui présentent une ou plusieurs déficiences ou non-conformités comportant un danger immédiat pour la circulation. Dans les mêmes conditions il peut aussi retirer les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers et aux plaques spéciales sous le couvert desquels des véhicules routiers sont mis en circulation sur la voie publique ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation.

(10) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. La décision ministérielle est motivée.

(11) Le refus de remettre aux fonctionnaires de la Police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait des documents mentionnés au paragraphe (9) et des plaques rouges est puni d'une amende de 251 à 5.000 euros.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura importé ou mis en vente des véhicules routiers ou des éléments et composants de véhicules routiers qui ne satisfont pas aux exigences du présent article.

Le fait de mettre en circulation ou de faire circuler un véhicule routier muni d'une plaque portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule routier dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer des poursuites pénales contre un tiers est puni d'un emprisonnement de deux mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent paragraphe prononcera la confiscation de l'objet du délit même si celui-ci n'appartient pas au condamné."

**Art. III.** L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 4bis.** (1) Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité

réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle.

Les organismes de contrôle technique communiquent par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Cette communication a lieu dans un délai de cinq jours ouvrables après la délivrance des certificats de contrôle technique. Le ministre conserve ces informations pendant une période de trois ans. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés normalement d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.

Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du paragraphe (5):

- a) au moins annuellement pour
  - i. les autobus et les autocars;
  - ii. les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
  - iii. les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
  - iv. les camionnettes;
  - v. les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial;
  - vi. les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;
  - vii. les remorques destinées au transport de personnes;
- b) au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour
  - i. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;
  - ii. les véhicules historiques;
  - iii. les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question;
- c) au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les véhicules routiers suivants ne sont pas soumis au contrôle technique périodique:

- a) les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h;
- b) les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;
- c) les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
- d) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et qui ne sont pas destinés à dépasser 25 km/h, lorsqu'ils traînent un ou plusieurs autres véhicules;
- e) les véhicules historiques dont la mise en circulation remonte à plus de 50 ans.

(2) Le certificat de contrôle technique d'un véhicule routier précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du paragraphe (1). En cas de doute, la validité du certificat de contrôle technique peut être vérifiée avant de le reconnaître.

(3) Tout véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg fait en outre l'objet d'un contrôle technique dans les cas suivants:

- a) avant sa remise en circulation sur la voie publique, après que le véhicule a fait l'objet d'une réparation importante rendue nécessaire par un accident;
- b) avant sa remise en circulation sur la voie publique, sur instruction de la SNCA, dans le cas d'un contrôle de conformité du véhicule effectué dans les conditions des paragraphes (3) et (4) de l'article 4 et ayant révélé une défectuosité ou une non-conformité de nature à en affecter la sécurité;
- c) sur convocation spéciale du ministre, en cas de défectuosité technique d'un organe pouvant affecter la sécurité du véhicule, à signaler au ministre par la compagnie d'assurance qui a fait constater cette défectuosité par un expert qu'elle a désigné à la suite d'un accident n'ayant pas donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal de la part des fonctionnaires de la Police grand-ducale ou en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de défectuosité grave ou de non-conformité manifeste constatée sur le territoire national de celles-ci dans le cadre d'un contrôle technique routier sur leur territoire;
- d) sur convocation spéciale du ministre, en cas de non-conformité manifeste du véhicule aux caractéristiques techniques figurant au procès-verbal d'agrément ou de défectuosité technique manifeste du véhicule, constatés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises.

L'obligation du contrôle technique visée aux points b), c) et d) de l'alinéa 1er s'applique à l'ensemble des véhicules routiers, à l'exception de ceux mus par la seule force musculaire.

(4) Les constatations faites par les inspecteurs de contrôle technique lors du contrôle d'un véhicule routier sont inscrites sur le certificat de contrôle technique établi par l'organisme de contrôle technique.

La personne présentant le véhicule routier au contrôle est informée de toutes les défectuosités ou non-conformités identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.

Les défectuosités ou non-conformités constatées lors des contrôles techniques des véhicules routiers sont classées dans l'une des catégories suivantes:

- a) Si les défectuosités ou non-conformités dangereuses constatées sur un véhicule routier constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ont une incidence négative sur l'environnement, la circulation de ce véhicule est interdite jusqu'à la réparation des défectuosités constatées ou jusqu'à la mise en conformité du véhicule et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler.
- b) Les défectuosités ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule routier, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, voire d'autres anomalies importantes, sans pour autant comporter un danger immédiat pour la circulation, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable pour 4 semaines. Durant cette période, le certificat permet la mise en circulation du véhicule routier sur la voie publique au Luxembourg:
  - 1. entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;
  - 2. entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;
  - 3. entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.

Après réparation des défectuosités ou redressement des non-conformités, le certificat de contrôle technique est valable sans restriction pendant le temps restant de la durée de validité y inscrite.

- c) Les défectuosités ou non-conformités mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule routier ou sur l'environnement, ou d'autres anomalies mineures, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe (1). Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune défectuosité ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe (1).

Un véhicule routier dont les défauts ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées ci-dessus est classé dans la catégorie correspondant à la défaut ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs défauts ou non-conformités des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle fixé par règlement grand-ducal peut être classé dans la catégorie suivante des défauts ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défauts ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les défauts et les non-conformités constatées sont documentées sur le certificat de contrôle technique.

(5) Sans préjudice des dispositions du paragraphe (2), la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir du jour du contrôle technique. Toutefois, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir de l'échéance de la validité du dernier certificat de contrôle technique valable pour la durée légale, si le contrôle technique est effectué endéans les huit semaines précédant l'échéance de la validité dudit certificat.

Dans la mesure où plusieurs durées de validité du certificat de contrôle technique sont susceptibles de s'appliquer à un véhicule routier déterminé le jour de la délivrance du certificat, l'échéance la plus rapprochée est d'application, exception faite des véhicules historiques ainsi que des véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

Pour ce qui est des véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg, l'émission d'un nouveau certificat de contrôle technique avant l'expiration de l'ancien certificat annule de plein droit la validité de ce dernier.

(6) Sans préjudice des contrôles techniques visés ci-avant, les véhicules qui circulent sur le territoire du Luxembourg, et qui sont énumérés ci-après, peuvent être immobilisés en vue d'être soumis de manière inopinée à un contrôle technique routier dans les limites prévues à cet effet par le droit de l'Union européenne et selon les modalités à fixer par règlement grand-ducal:

- a) les autobus et les autocars;
- b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
- c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
- d) les tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales.

Les défauts ou non-conformités constatées à l'occasion du contrôle technique routier sont classées conformément aux dispositions du paragraphe (4).

Si lors d'un contrôle technique routier la ou les défauts ou non-conformités constatées sont à classer comme dangereuses conformément au paragraphe (4), la circulation du véhicule concerné est interdite sur la voie publique. Le véhicule est immobilisé selon les modalités prévues au paragraphe (1) de l'article 17 jusqu'à sa réparation ou sa mise en conformité, sinon son dépannage vers un atelier en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Toutefois, la conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défauts ou non-conformités peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défauts ou non-conformités techniques en question pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

Si lors d'un contrôle technique routier une défaut ou une non-conformité constatée est à classer comme majeure conformément au paragraphe (4), la circulation du véhicule est interdite sur la voie publique en dehors du trajet direct vers un atelier situé à moins de 30 km du lieu de contrôle en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Cette restriction est levée dès que le véhicule est réparé ou mis en conformité.

Lorsqu'une ou plusieurs défauts ou non-conformités majeures ou dangereuses sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg, l'inspecteur de contrôle technique peut décider



que le véhicule doit subir un contrôle technique complet dans un délai donné. Le suivi, et en particulier l'échange d'information, en cas de déficiences ou non-conformités majeures ou dangereuses constatées sur un véhicule immatriculé dans un autre pays, est réglé par voie de règlement grand-ducal.

Les organismes de contrôle technique communiquent par voie électronique au ministre les informations relatives au contrôle technique routier. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Tout contrôle technique intervenant dans les conditions du présent paragraphe et donnant lieu à la constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités dangereuses ou majeures à la suite d'un contrôle approfondi oblige le conducteur du véhicule contrôlé à payer le contrôle selon le barème tarifaire appliqué à cet effet par l'organisme de contrôle technique. Le tarif ainsi appliqué est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle. A défaut du paiement le véhicule concerné est immobilisé selon les modalités prévues au paragraphe (1) de l'article 17.

(7) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. Le ministre peut charger la commission du contrôle technique, instituée en vertu du paragraphe (5) de l'article 4ter, de l'instruction du dossier. A cette fin, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La décision ministérielle est motivée.

(8) Un véhicule routier soumis au contrôle technique peut être mis en circulation sur la voie publique sans être couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité dans les hypothèses énumérées à l'alinéa 4 du paragraphe (2) de l'article 4.“

**Art. IV.** L'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est renuméroté article 4sexies.

**Art. V.** Un nouvel article 4ter est inséré à la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec le libellé suivant:

„**Art. 4ter.** (1) Tout organisme effectuant le contrôle technique de véhicules routiers doit être titulaire d'un agrément délivré par le ministre. En vue de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit remplir les conditions suivantes:

- a) avoir une personnalité juridique propre;
- b) être titulaire d'une autorisation d'établissement répondant aux exigences de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales;
- c) effectuer le contrôle technique à titre principal;
- d) disposer d'un centre de contrôle technique qui est:
  - conforme aux exigences relatives au lieu d'exploitation, tel que défini à l'article 5 de la loi précitée du 2 septembre 2011,
  - aménagé et équipé en vue de permettre l'ensemble des contrôles dont question à l'article 4bis, hormis ceux visés au paragraphe (6) de cet article, et exploiter régulièrement celui-ci;
- e) disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles dans le centre de contrôle et, le cas échéant, sur des infrastructures mises à la disposition de l'organisme et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règlement grand-ducal conformément à l'alinéa 2;
- f) respecter les exigences des paragraphes (2), (3), (4) et (7) et disposer du personnel remplissant les conditions du paragraphe (4), alinéas 2 et 3;
- g) s'abstenir de toute activité incompatible avec l'indépendance de son jugement et de son intégrité en ce qui concerne ses activités de contrôle technique et veiller aux mêmes garanties d'indépendance de jugement et d'intégrité de la part de son personnel.

Les centres de contrôle et les autres infrastructures servant au contrôle technique ainsi que les installations et les équipements qu'ils comportent, de même que les conditions d'exploitation tech-

nique et organisationnelle du contrôle technique doivent répondre aux exigences déterminées par un règlement grand-ducal.

(2) L'honorabilité s'apprécie sur base des dispositions de la loi précitée du 2 septembre 2011.

(3) La capacité financière dont doit justifier l'organisme consiste à disposer des ressources financières requises pour faire face à tout moment pendant une période d'au moins un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément à ses obligations actuelles et potentielles sur des bases réalistes.

L'examen de la capacité financière s'effectue sur base des comptes annuels de l'organisme, d'un plan d'entreprise portant sur un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément ainsi que du rapport d'un réviseur d'entreprise agréé, accompagné de tous les documents requis à établir par un ou plusieurs établissements bancaires et par les autorités administratives compétentes.

Les informations à joindre à la demande et à apprécier dans le rapport du réviseur d'entreprises agréé doivent comporter au moins les éléments suivants:

- a) ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
- b) fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;
- c) capital d'exploitation;
- d) coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et équipements;
- e) charges pesant sur le patrimoine de l'organisme;
- f) absence d'arriérés d'impôts ou de cotisations sociales.

Le rapport du réviseur d'entreprises agréé doit en outre établir que l'organisme dispose de moyens financiers suffisants pour assurer à tout moment les conséquences de sa responsabilité civile. Il est satisfait à cette obligation soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'organisme, soit par la présentation d'une garantie bancaire jugée suffisante.

(4) L'organisme de contrôle technique est tenu d'apporter la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'il a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exécuter, diriger et surveiller de manière sûre et efficace les opérations de contrôle technique conformément à la législation applicable en matière de contrôle technique des véhicules routiers.

Il doit respecter les dispositions légales concernant la sécurité, la santé, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service ainsi que de ses clients.

Il doit établir que son personnel, responsable d'effectuer les opérations de contrôle technique, est titulaire d'un agrément en tant qu'inspecteur de contrôle technique valable, délivré par le ministre conformément à l'article 4quater.

L'organisme doit tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, informations et données renseignant sur l'état du ou des centres de contrôle technique qu'il exploite de même que sur les moyens et mesures de protection et de prévention mis en oeuvre. Il doit disposer d'un système d'assurance-qualité qui est accrédité selon les normes techniques à déterminer par règlement grand-ducal.

(5) Pour obtenir un agrément, l'organisme doit présenter au ministre, par lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception, une demande comprenant tous les renseignements nécessaires à son appréciation dont en particulier tous ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre accuse réception du dossier de la demande dans les quinze jours à compter de cette réception; il indique le délai légal dans lequel sa décision est censée intervenir et il invite le demandeur à lui communiquer tout document manquant qu'il juge nécessaire pour l'instruction du dossier. L'envoi des pièces manquantes fait l'objet d'un nouvel accusé de réception du ministre adressé au demandeur dans les quinze jours à compter de la réception desdites pièces.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre sur le vu de l'avis motivé d'une commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le

ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement sont déterminées par règlement grand-ducal.

Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande.

La décision ministérielle intervient au plus tard endéans les trois mois à compter de la réception de la demande complète. Ce délai peut exceptionnellement être prolongé d'un mois, si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial.

(6) Tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément doit être notifié sans délai au ministre par son titulaire qui, le cas échéant, doit requérir la modification de l'agrément. La procédure de modification suit les modalités de celle prévue en vue de sa délivrance.

(7) L'organisme de contrôle technique doit pouvoir établir à tout moment qu'il satisfait aux exigences d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle spécifiées aux paragraphes (2), (3) et (4).

L'organisme de contrôle technique doit être accrédité conformément au Règlement (CE) n° 65/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil. Les frais de cette accréditation sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

Lorsque des infrastructures sont mises à la disposition de l'organisme de contrôle technique conformément au paragraphe (1), alinéa premier, point e), ce dernier met à disposition ses inspecteurs de contrôle technique, titulaires d'un agrément ministériel en cours de validité, dans des conditions raisonnables.

En outre, le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément sont remplies. Il peut charger la commission du contrôle technique de cette mission. Le titulaire de l'agrément est tenu d'assurer l'accès à ses infrastructures et à ses équipements techniques ainsi qu'aux documents techniques et pièces comptables en vue de la vérification en question. Les frais relatifs à cette vérification sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

(8) Le ministre peut retirer un agrément sans autre forme de procédure, si le titulaire ne l'a pas utilisé dans les deux ans suivant la délivrance, si le titulaire a cessé son activité depuis plus de deux ans, s'il a été mis en liquidation judiciaire, s'il a fait l'objet d'un jugement déclaratif de faillite ou si l'autorisation d'établissement dont question au paragraphe (1) a été révoquée pour une autre raison.

Il peut suspendre ou retirer l'agrément, lorsque des motifs sont donnés qui auraient justifié le refus de délivrer l'agrément, ou lorsque le titulaire a violé gravement ou de façon répétée les conditions de l'agrément ou les dispositions légales européennes ou nationales en matière de contrôle technique des véhicules routiers ou en matière de sécurité ou de droit du travail, ou lorsque en cas de difficulté financière de l'organisme, il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration satisfaisante dans un délai raisonnable.

La décision de suspension ou de retrait de l'agrément, autrement que dans les conditions de l'alinéa premier, est prise par le ministre sur le vu de l'avis motivé de la commission du contrôle technique. Elle est précédée d'une enquête administrative effectuée par la commission du contrôle technique qui est chargée à ces fins d'instruire le dossier, d'entendre les représentants de l'organisme et de présenter au ministre un avis motivé sur la décision à intervenir. A ces fins, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts.

Les représentants de l'organisme sont convoqués devant la commission du contrôle technique par lettre recommandée avec accusé de réception au moins dix jours avant l'audition pour être entendus en leurs observations et moyens. L'instruction est réputée contradictoire au cas où les représentants de l'organisme, bien que dûment convoqués, n'ont pas comparu devant la commission du contrôle technique.

(9) Le prix maximum que les organismes de contrôle technique sont autorisés à percevoir à charge des propriétaires et détenteurs des véhicules routiers ne peut pas dépasser la somme de 7,50 euros

pour la prestation principale si l'opération de contrôle technique porte sur un véhicule dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg et de 30 euros si l'opération de contrôle technique porte sur un véhicule dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg. Les organismes de contrôle technique sont également autorisés à appliquer des tarifs horaires à condition que les prix appliqués ne dépassent pas 30 euros par heure de contrôle prestée. Le prix maximum de toute prestation supplémentaire effectuée dans le cadre d'une opération de contrôle technique ne peut pas dépasser la somme de 100 euros.

Les prix maxima prévus ci-avant correspondent au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

(10) Les infractions au présent article sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

La condamnation d'un organisme ou d'un de ses dirigeants ayant procédé à des contrôles techniques de véhicules routiers sans agrément en cours de validité donne lieu à l'application des dispositions de l'article 40 de la loi précitée du 2 septembre 2011.“

**Art. VI.** Un nouvel article 4quater est inséré à la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec le libellé suivant:

„**Art. 4quater.** (1) En vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique dont question à l'article 4ter, l'intéressé doit

- a) être détenteur du certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique délivré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
- b) avoir une connaissance adéquate des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;
- c) posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour effectuer des opérations de contrôle technique.

Les inspecteurs autorisés à effectuer des contrôles techniques avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensés de l'exigence dont question au point a) du premier alinéa.

(2) La qualification en vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique comporte une formation de base et un examen, organisés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'accès à la formation de base, les points enseignés, les modalités de l'organisation de la formation de base et de l'examen ainsi que les conditions d'admission à l'examen et les conditions de réussite des candidats.

En cas de réussite à cet examen, la qualification est attestée par la délivrance au candidat d'un certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions selon les modalités fixées par règlement grand-ducal.

Le contrôle général de la formation de base et de l'examen est assuré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La participation à la formation de base est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1.000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'intéressé.

Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement et les indemnités sont déterminées par règlement grand-ducal.

(3) L'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique est strictement personnel et incessible.

Avant d'entrer en fonction, il prête devant le ministre le serment suivant: „*Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité*“.

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé annuellement à la formation continue prévue par règlement grand-ducal. Il doit être restitué sans délai au ministre.

La participation à la formation continue est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1.000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'organisme pour le compte duquel l'inspecteur effectue des contrôles techniques.

(4) L'agrément ministériel peut être retiré, sa durée de validité limitée, son octroi ou son renouvellement refusé, s'il est établi que son titulaire est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne remplit plus les conditions à la base de sa délivrance ou si celui-ci n'a pas respecté son serment.

A ces fins, le ministre peut charger la commission du contrôle technique dont question au paragraphe (5) de l'article 4ter à procéder à l'instruction du dossier et à émettre un avis sur la conformité du dossier avec les dispositions du présent article.

Les mesures administratives prévues à l'alinéa 1er du présent paragraphe interviennent dans les formes légales de la législation sur la procédure administrative non contentieuse.“

**Art. VII.** Un nouvel article 4quinquies est inséré à la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec le libellé suivant:

„**Art. 4quinquies.** Le ministre peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de sa direction et de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement desdites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire.

Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de l'agrément.“

**Art. VIII.** La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant:

„Ce délai est ramené à 8 jours, lorsque la voie publique en cause est une route nationale située en dehors des agglomérations ou une autoroute, ou que le véhicule se trouve immobilisé dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique.“

**Art. IX.** Le point 3) de l'alinéa 2 du paragraphe 1er de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une ou plusieurs déficiences ou non-conformités dangereuses, que le conducteur omet de payer le tarif mis en compte par l'organisme chargé du contrôle technique routier en cas de constatation d'une ou plusieurs déficiences ou non-conformités dangereuses ou majeures ou que l'entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur

teur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ou le conducteur refuse de coopérer et de donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.“

**Art. X.** Un nouvel article 17bis est inséré à la loi modifié du 14 février 1955 précitée avec le libellé suivant:

„**Art. 17bis. Disposition transitoire.**–

Les certificats de contrôle technique délivrés avant le jj.mm.aaaa restent valables pendant la durée de validité y inscrite. La durée de validité des certificats de contrôle technique délivrés à partir de la date susmentionnée pour des véhicules routiers soumis au contrôle technique et immatriculés avant cette date est calculée comme si le véhicule concerné avait été soumis dès son immatriculation au Luxembourg à la périodicité légale applicable à partir du jj.mm.aaaa.“

**Art. XI.** La présente loi entre en vigueur trois mois après sa publication au Mémorial.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de loi a pour objet principal d'intégrer des allègements dans le cadre légal relatif au contrôle technique, d'une part, pour parer à la congestion des stations de contrôle technique telle que vécue au mois de septembre 2012 et, d'autre part, pour aligner la périodicité du contrôle technique le plus possible sur les dispositions de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil, du 3 avril 2014, relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE. Il aligne également les dispositions relatives au contrôle technique routier à celles de la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil, du 3 avril 2014, relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

De même, il tient compte de certaines dispositions de la directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil, du 3 avril 2014, portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

Par ailleurs, dans le programme gouvernemental de 2013, il a été retenu que „*Pour ce qui est du contrôle technique des véhicules, le Gouvernement prévoit d'évaluer la performance et l'organisation actuelle afin d'y apporter les améliorations qui s'imposent*“.

De façon générale, l'on rappelle que l'objectif du contrôle technique périodique, aussi bien au niveau européen que national, est de veiller à ce que les véhicules en circulation soient correctement entretenus et contrôlés afin de maintenir leurs performances et ainsi leur sécurité au niveau garanti par la réception par type pendant toute leur durée de vie.

\*

### CERTIFICAT DE CONFORMITE

L'immatriculation des véhicules routiers se fait sur base du certificat de conformité communautaire. Ce document technique harmonisé garantit la conformité des véhicules immatriculés dans les différents Etats membres de l'Union européenne aux exigences techniques minimales, en particulier en ce qui concerne la sécurité routière et les nuisances environnementales telles que bruit et émissions.

En vertu des textes actuellement en vigueur, le contrôle technique se limite à un contrôle de conformité portant sur l'identification du véhicule, sur sa conformité technique ainsi que sur la vérification visuelle de la présence et du fonctionnement réglementaire des équipements prescrits. Les modalités de ce contrôle sont fixées à l'article 24 paragraphe 3 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Au Luxembourg qui est d'ailleurs le seul pays de l'Union européenne à avoir un tel contrôle „*ex ante*“ de véhicules neufs, quelque 40.000 véhicules sont ainsi vérifiés annuellement. La moitié est

contrôlée sur les pistes d'une des trois stations de contrôle en place alors que l'autre moitié est examinée par les inspecteurs du contrôle technique dans les différents ateliers des garages-vendeurs d'automobiles.

Ainsi, la suppression de ce contrôle de conformité permettra, d'une part, à supprimer une charge administrative sans équivoque injustifiée, sans pour autant porter atteinte à la sécurité routière et permet, d'autre part, de désengorger les stations techniques en place.

Il y a lieu de préciser cependant dans ce contexte que si un véhicule neuf fait l'objet d'une quelconque transformation avant son immatriculation, une agrégation doit être effectuée pour des raisons de sécurité routière évidentes.

\*

### **CONTROLE TECHNIQUE PERIODIQUE-PERIODICITE**

La directive 2014/45/UE précitée prévoyant différentes périodicités pour toutes les catégories de véhicules, le présent texte se propose d'aligner dans la mesure du possible la fréquence des contrôles nationaux aux dispositions européennes.

En effet, l'on constate que le Luxembourg dispose actuellement en partie d'un régime plus contraignant dans ce domaine que nos pays voisins.

Le présent projet de loi constitue ainsi, d'une part, une simplification administrative pour les citoyens, sans pour autant diminuer la sécurité alors que les règles européennes se sont inspirées en grande partie aux pays ayant des règles strictes et protectrices pour la sécurité des usagers de la route. D'autre part, cette mesure contribue également à désengorger les trois stations de contrôle actuellement en place.

Les changements notables suivants sont prévus:

Il est proposé de situer l'échéance des contrôles techniques périodiques pour les voitures ordinaires et motocycles à l'avenir à 4 ans pour le premier contrôle à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger (par rapport aux 3 ans et demi actuellement en vigueur), à six ans pour le deuxième contrôle (à effectuer aujourd'hui après 4 ans et demi actuellement) et par la suite annuellement (directive: 4-2-2).

En ce qui concerne les petites remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg, il est proposé de supprimer le contrôle technique périodique alors que ces engins ne disposent d'aucun mécanisme technique (freins ou autres) susceptible d'être contrôlé. Quant aux remorques d'une masse maximale autorisée entre 750 et 3.500 kg, l'on propose d'aligner la fréquence des contrôles à celle des voitures.

Ensuite la loi en projet propose d'alléger l'obligation actuelle de présenter les autobus, les autocars, les camions et les remorques d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg au moins tous les 6 mois au contrôle technique périodique en ce sens à augmenter ce délai à 12 mois, conformément aux échéances prévues par la directive 2014/45/UE précitée. A noter que ces véhicules peuvent être soumis à tout moment à un contrôle technique routier.

Enfin, en ce qui concerne les véhicules historiques, la définition en est modifiée en ce sens à correspondre à la définition de la directive 2014/45/UE précitée, à savoir qu'il s'agit d'un véhicule dont la date de la première mise en circulation remonte à au moins 30 ans, dont le type n'est plus produit et qui est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, sans qu'aucune modification essentielle n'ait été apportée aux caractéristiques de ses composants principaux. Ces véhicules sont à présenter au contrôle technique périodique tous les deux ans. Toutefois, les véhicules historiques dont la mise en circulation remonte à plus de 50 ans sont exemptés du contrôle technique périodique.

\*

## ALLEGEMENT DES CRITERES EN VUE D'ETRE AGREE COMME ORGANISME DE CONTROLE TECHNIQUE

Tout d'abord, il convient de préciser que toute entité qui souhaite offrir des services de contrôle technique au Luxembourg doit satisfaire actuellement aux conditions prévues à la loi du 14 février 1955 précitée et au règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Dans ce contexte, la loi en projet propose d'alléger ces conditions conformément aux exigences de la directive „services“, même s'il reste prévu que pour pouvoir exercer l'activité de contrôle technique automobile, l'organisme doit avoir été agréé par le ministre ayant les transports dans son attribution. L'agrément n'est délivré que si l'organisme justifie remplir les conditions d'honorabilité, de capacité financière (y compris la conclusion d'une assurance responsabilité professionnelle) et de capacité professionnelle (y compris l'accréditation conformément au Règlement 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil).

La triple contribution du contrôle technique automobile à la sécurité des véhicules routiers portant à la sécurité de la circulation routière, à la lutte contre la pollution environnementale (bruits, émissions nocives, ...) et à un meilleur entretien des véhicules routiers maintenant leur valeur vénale en cas de revente à un niveau plus élevé font sans conteste de cette institution un service d'intérêt général. Par ailleurs, le contrôle technique compte de par la loi une organisation fondée sur la prise en charge de son coût par ses utilisateurs. Or, au moment que le législateur contraint les administrés à recourir à leur propres frais au service d'intérêt général concerné, l'Etat est tenu de veiller à un fonctionnement convenable de ce service, conforme aux exigences légales.

Le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément sont remplies, et peut recourir, pour ce faire, aux services de la commission du contrôle technique dont objet au paragraphe 5 de l'article 4ter.

En ce qui concerne les conditions d'obtention d'un agrément en tant qu'organisme de contrôle technique, certaines conditions exigées sous la réglementation actuelle sont supprimées, à savoir en particulier être propriétaire ou bénéficiaire d'une mise à disposition sur 10 ans au moins des centres de contrôle, localisation des centres de contrôle à moins de 12 kilomètres d'une autoroute ou d'une route nationale voire disposer d'au moins trois centres de contrôle.

Toutefois, vu la suppression de l'obligation de disposer d'au moins trois stations de contrôle et afin de permettre à tout propriétaire ou détenteur de soumettre son véhicule au contrôle technique dans un centre situé à moins de 30 kilomètres de son domicile, il avait été envisagé dans un premier temps de conférer à chaque propriétaire d'un véhicule soumis au contrôle technique le droit de faire contrôler son véhicule dans un centre de contrôle situé à moins de 30 kilomètres de son domicile et de prévoir la possibilité de désigner un prestataire de service universel en matière de contrôle technique, comme tel est le cas dans le domaine des services postaux. Toutefois, selon les experts en matière de régulation des secteurs économiques, le système initialement envisagé par les auteurs du texte constituerait un détournement de la notion du service universel telle que prévue par le droit européen, qui définit le service universel comme „l'ensemble minimal des services d'une qualité spécifiée accessible à tous les utilisateurs finals, à un prix abordable compte tenu des conditions nationales spécifiques, sans distorsion de concurrence“. En l'espèce, non seulement les utilisateurs finaux seraient visés par le service universel mais tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule, qui peut être par exemple un transporteur ou un garagiste. Il en découle que la loi en projet oblige l'organisme de contrôle technique de mettre à disposition ses inspecteurs de contrôle techniques agréés, lorsque des infrastructures sont mises à la disposition de l'organisme de contrôle technique (par exemple par un garage), permettant d'assurer de cette façon une couverture nationale géographique.



## AUTRES MOTIFICATIONS

La loi en projet propose de revoir le système d'inspection automobile actuel en considérant dorénavant l'organisme de contrôle technique comme autorité investie de la compétence d'établir les certificats de contrôle technique.

Au vu des dispositions du paragraphe 4 de l'article 8 de la directive 2014/45/UE précitée et pour des raisons de simplification administrative, il est proposé de remplacer la possibilité du nouveau propriétaire d'un véhicule de renoncer au contrôle technique si celui-ci est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, par la suppression de cette renonciation formelle si le nouveau propriétaire ne veut pas soumettre son véhicule au contrôle technique; c.-à-d. que dans le futur, lors d'un changement de propriétaire, il n'y a d'office plus de contrôle technique, à moins que le nouveau propriétaire ne le souhaite. La renonciation formelle précitée a été retirée du texte proposé.

Il est proposé également de ne plus imposer une réduction de la validité du certificat de contrôle technique si le véhicule est présenté au contrôle technique après l'échéance de son certificat. Il est proposé de calculer la durée à partir du jour du contrôle technique avec comme seule exception le cas où le contrôle est effectué endéans les 8 semaines précédant l'échéance de la validité de certificat de contrôle technique, cas dans lequel la durée est calculée à partir de l'échéance de la validité du dernier certificat de contrôle technique. En calculant la durée de validité à partir du jour du contrôle technique, comme cela est appliqué d'ailleurs aussi dans nos pays voisins, il est évité de délivrer à l'avenir des certificats de contrôle technique qui ne sont valables que pour quelques mois, comme cela est actuellement le cas pour les véhicules qui sont présentés au contrôle technique après l'échéance de la validité du certificat de contrôle technique les couvrant. La validité réduite a souvent rencontré l'incompréhension des personnes concernées, l'usage d'un véhicule non couvert par un certificat de contrôle technique valable étant déjà sanctionné par un avertissement taxé de 145 euros et la perte de 2 points.

La directive 2014/45/UE prescrit que le contrôle technique soit effectué par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation qui doivent suivre notamment une formation initiale et continue. C'est pourquoi il est proposé de soumettre la profession d'inspecteur technique à un agrément ministériel.

Ensuite il est proposé de considérer comme abandonné un véhicule qui n'aura pas été enlevé dans les 8 jours de l'enceinte d'un centre de contrôle technique suite à la constatation d'une déféctuosité dangereuse.

Le projet de loi envisage d'obliger les conducteurs des véhicules soumis à un contrôle routier sur lesquels ont été constatées une ou plusieurs déféctuosités dangereuses ou majeures à payer ce contrôle. Cette obligation est combinée avec la possibilité pour les autorités d'immobiliser le véhicule concerné en cas de non-paiement du tarif.

Le projet de loi prévoit un tarif maximum du contrôle technique, à l'instar de la législation actuelle qui renvoie cependant à un règlement grand-ducal avec des prix fixes. Il est proposé qu'à l'avenir, il revienne à l'organisme de contrôle technique de fixer ses prix sous le contrôle du Conseil de la Concurrence.

Enfin, le réagencement de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est susceptible de contribuer à une meilleure lisibilité du texte.

L'article 2 sera dorénavant réservé aux dispositions relatives au permis de conduire.

L'article 4 traite les questions relatives aux immatriculations, l'article 4bis celles réservées au contrôle technique et l'article 4ter celles concernant les conditions d'agrément.

Pour conclure il y a lieu de préciser que la directive 2014/45/UE précitée ne se limite pas à la fréquence des contrôles. Elle prévoit notamment l'amélioration de la qualité du contrôle incluant notamment l'équipement utilisé pour effectuer le contrôle et la formation des inspecteurs qui effectuent les contrôles.

Une telle réforme ne pourra se faire au détriment de la sécurité routière. Or, en alignant les règles nationales aux règles communautaires, un équilibre entre les différents objectifs des différentes parties en cause (usagers de la route – personnes privées ou entreprises, organismes de contrôle et Etat) est garanti.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article Ier*

Le paragraphe (1) introduit un paragraphe 4 nouveau à l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, regroupant les dispositions relatives aux permis de conduire, en y reprenant les dispositions (sauf celles relatives à l'immatriculation des véhicules) de la loi du 7 août 2012 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, tout en y ajoutant comme 1ère phrase de l'alinéa 2 une disposition transitoire sur les examinateurs, employés de l'Etat, disposition qu'il a été omis de reprendre dans le texte coordonné de la loi de 1955.

Le texte actuel soumet les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens à la prestation d'un serment devant le ministre. Il est proposé d'y soumettre également ceux des agents qui sont chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire vu la confidentialité des dossiers qu'ils sont amenés à traiter.

Etant donné qu'à l'avenir, l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ne traitera que des dispositions relatives aux permis de conduire, le paragraphe (2) du projet stipule que les paragraphes 5 et 6 sont supprimés, vu qu'ils regroupent des dispositions relatives à l'immatriculation des véhicules.

### *Ad article II*

Le paragraphe 1er, alinéa 1er de cet article reprend en substance les dispositions de l'article 2, paragraphe 4 actuel de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée tout en y spécifiant la réception par type européenne ou homologation européenne donnant lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen.

La dernière phrase de cet alinéa remédie à une omission de la loi du 6 juillet 2004 modifiant la loi du 14 février 1955 précitée. En vue d'intégrer les directives en matière de réception automobile dans le droit interne, l'acte réglementaire de transposition fait abstraction de la reprise du contenu des directives mais renvoie à cet effet à la publication des actes législatifs européens au Journal officiel de l'Union européenne, ce renvoi permettant de renoncer à la reproduction au Mémorial des textes volumineux des directives et de leurs annexes, surtout que les dispositions concernées n'intéressent qu'un nombre limité d'instances et de personnes actives dans le milieu luxembourgeois de la réception automobile. La loi du 6 juillet 2004 précitée s'est substituée à la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports comme base légale des règlements grand-ducaux pris en vue de la transposition des directives européennes traitant de la réception automobile. Or, la loi du 6 juillet 2004 a omis de prévoir, à l'instar de la loi du 9 août 1971, la possibilité d'assurer lors de la transposition la publication du contenu des directives du genre visé par référence à la publication au Journal officiel de l'Union européenne en vue de faire l'économie de la reproduction au Mémorial du contenu technique de ces directives. Pour y remédier, il est proposé de compléter la dernière phrase du premier alinéa par une disposition reprise de l'article 1er, alinéa 2 de la loi modifiée du 9 août 1971 précitée.

En contrepartie de la réception par type européenne dont objet à l'alinéa 1er, l'alinéa 2 introduit le principe de la réception par type nationale qui concerne les véhicules soumis à immatriculation.

La première phrase du paragraphe 2, alinéa 1er de cet article pose le principe que tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule à moteur ou d'une remorque, qui a sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, doit y procéder à l'immatriculation du véhicule s'il veut le mettre en circulation sur la voie publique. La deuxième phrase de cet alinéa crée la base légale pour l'acceptation sous certaines conditions de l'immatriculation au Luxembourg de véhicules appartenant à ou détenus par des personnes n'y ayant pas leur résidence normale ou leur siège social.

L'alinéa 2 du même paragraphe délègue à un règlement grand-ducal les détails relatifs à l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les conditions dans lesquelles peut être autorisée la mise en circulation d'un véhicule sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

L'alinéa 3 reprend d'une façon plus détaillée les dispositions de l'article 2, paragraphe 5 actuel de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée tout en spécifiant la nature du document qui est à délivrer par le Chef de l'Etat-major pour les véhicules de l'Armée.

L'alinéa 4 regroupe les cas où un véhicule soumis à l'immatriculation peut, à condition d'être couvert par une assurance responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé. Les dispositions afférentes qui étaient dispersées à l'article 4bis, paragraphe 2 actuel de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, à l'article 94bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité ainsi qu'à l'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation sont regroupées dans cet alinéa tout en faisant la distinction entre, d'une part, les trajets qu'un propriétaire ou détenteur d'un véhicule ainsi qu'un garage ou un atelier de réparation peut faire sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été attribué au véhicule, et, d'autre part, les trajets qui peuvent seulement être effectués par un garage ou un atelier de réparation sous le couvert de plaques rouges dont le numéro a été attribué à ce garage ou cet atelier. A observer que le point a) ii) tient compte de la réorganisation proposée du contrôle de conformité dont objet aux paragraphes (3) et (4) ci-dessous.

Les dispositions des paragraphes (3) et (4) reflètent l'accord trouvé entre le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, la SNCA, la SNCT, l'ADAL et la FEGARLUX au sujet de la réorganisation du contrôle de conformité d'un véhicule neuf.

Actuellement, le contrôle de conformité se compose d'un volet technique et d'un volet administratif. Conformément à la pratique à l'étranger et face au constat que le volet technique du contrôle de conformité n'apporte aucune plus-value au niveau de la sécurité routière, il est proposé d'abolir le volet technique.

Il en découle qu'à l'avenir, il n'y aura plus d'émission d'un certificat de contrôle technique lors de la première immatriculation d'un véhicule. Ce n'est que lors du 1er contrôle technique périodique qu'un certificat de contrôle technique est établi. Il y aura donc lieu d'adapter la réglementation de façon à ce que le certificat de conformité sera utilisé comme document de bord.

Au vu d'éventuels risques que le volet administratif pourrait comporter (notamment plaquette ne coïncidant pas avec les papiers ou le numéro de châssis, le nombre des places n'étant pas mentionné clairement, les transformations d'éléments d'un véhicule (jantes, pneus, suspension ..., présence du triangle de sécurité) et du fait que les garagistes ont obligation de résultat, la réorganisation suivante avant 1ère immatriculation est proposée:

En ce qui concerne l'immatriculation d'un véhicule neuf couvert par un certificat de conformité, la procédure envisagée est la même peu importe que

- il s'agit d'un véhicule neuf, dit léger, ou lourd,
- l'immatriculation est demandée par un garagiste ou par un particulier,
- le véhicule a été transformé de manière à ne pas en modifier une des caractéristiques techniques ou à en modifier une des caractéristiques techniques à condition que cette transformation a été faite selon les règles de l'art par un atelier légalement établi et est documentée par une attestation de transformation,
- le véhicule est en provenance du Luxembourg ou de l'étranger.

La présentation du véhicule au service „Agréation“ n'est plus requise, l'immatriculation se faisant sur base des papiers présentés à la SNCA. En effet, il suffit que le dossier d'immatriculation y soit introduit, accompagné du certificat de conformité, et, le cas échéant, de l'attestation de transformation. La SNCA se réserve toutefois le droit de faire présenter les véhicules en cas de doutes sérieux, d'incohérences, d'incompatibilités ou de documents incomplets.

En ce qui concerne l'immatriculation d'un véhicule neuf non couvert par un certificat de conformité ou transformé par un non-professionnel de manière à en modifier une des caractéristiques techniques, la procédure actuelle reste d'application et le véhicule doit être présenté au service „Agréation“ de la SNCA.

Si la transformation a été réalisée après 1ère immatriculation, le véhicule doit être présenté au service „Agréation“ endéans 2 mois, peu importe si la transformation a été réalisée par un professionnel ou un „non-professionnel“.

En vertu de la directive modifiée 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, une réception individuelle n'est plus

permise, lorsque des pièces et équipements d'origine sont remplacés sur un véhicule déterminé, à condition toutefois que le type des pièces et équipements de rechange corresponde à un type homologué, c'est dire que les exigences actuelles en matière d'agrément devront être adaptées en conséquence. Dans ces conditions, il est indiqué de préciser au paragraphe 4 ce qu'il faut entendre par modification affectant les caractéristiques techniques inscrites sur les documents de mise en circulation, tout en distinguant entre les simples modifications et remplacements d'éléments homologués, d'une part, et la transformation d'un véhicule effectuée pour en changer les conditions d'utilisation, d'autre part.

Les grandes lignes du règlement ministériel du 23 septembre 1986 concernant l'autorisation de frapper un numéro de châssis sont reprises dans le paragraphe (5). Ce règlement ministériel sera abrogé.

Le paragraphe (6) relatif aux numéros d'immatriculation et à leur attribution reprend les dispositions de l'article 2, paragraphe 6 actuel de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Les seules précisions du texte proposé sont que les numéros de plaque rouge sont également attribués par le ministre et que les numéros d'identité des véhicules de l'Armée sont attribués par le Chef de l'Etat-major. En ce qui concerne les plaques spéciales, elles peuvent contenir un numéro ou non. Comme ce paragraphe traite des numéros d'immatriculation, il y a lieu d'ajouter la notion „le cas échéant“ devant les termes „attribués par le ministre“.

Les activités de la SNCA en matière de gestion des permis de conduire, d'une part, et, d'autre part, en matière de gestion de l'immatriculation et de l'enregistrement des véhicules routiers ainsi que des opérations de réception et de contrôle de conformité ont été séparées en deux articles distincts.

Le libellé du paragraphe (7) traitant le volet immatriculation/réception/contrôle de conformité s'inspire du libellé de l'article 2, paragraphe 4 relatif à la gestion des permis de conduire.

L'alinéa 1er reprend le texte actuel de la première phrase de l'article 4bis, paragraphe 4, relative à la gestion de l'immatriculation des véhicules, tout en y ajoutant la gestion des opérations de réception et de contrôle de conformité. Il y est également proposé que le ministre peut charger la SNCA du traitement des données générées par les tâches administratives relevant de cette gestion ainsi que du traitement des données des opérations de contrôle technique, ceci conformément aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 1er de la directive 2014/46/UE précitée.

L'alinéa 2 constitue la base légale pour la gestion du fichier national des véhicules routiers par la SNCA.

A l'alinéa 3, il est proposé de soumettre les agents de la SNCA qui sont chargés des opérations d'immatriculation à un agrément ministériel et à la prestation d'un serment. En effet, la confidentialité de certains dossiers qu'ils peuvent être amenés à traiter (successions, faillites) justifie une telle approche.

Le texte actuel de l'article 4bis, paragraphe 3, alinéa 4 fixe un prix maximal que l'organisme de contrôle technique est autorisé à percevoir. Suite à la scission de l'ancienne SNCT s.à r.l. en SNCT s.a. et SNCA s.à r.l., il y a lieu de fixer à l'alinéa 4 un prix maximal pour les opérations que la SNCA effectue en vue de l'immatriculation des véhicules routiers.

L'alinéa 5 délègue à un règlement grand-ducal la mise en oeuvre de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers et de la fixation des prix afférents.

Pour la Police grand-ducale, il est important de disposer d'une traçabilité des opérations de délivrance de plaques d'immatriculation afin de pouvoir poursuivre des délits éventuels en la matière. C'est donc sur demande de la Police grand-ducale que les dispositions de l'alinéa 6 obligent les fabricants de telles plaques à communiquer à la SNCA les informations utiles en la matière. Le fait que la Police grand-ducale n'a qu'à se limiter à un seul interlocuteur (la SNCA) constitue une plus-value. La Commission nationale pour la Protection des données a déjà donné son aval à cette procédure. Les modalités de cette communication seront traitées par règlement grand-ducal.

Le paragraphe (8) reprend les dispositions actuelles de l'article 2, paragraphe 5, alinéa 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Le paragraphe (9) fixe les conditions dans lesquelles le ministre peut retirer des certificats d'immatriculation, des certificats d'identification ainsi que des plaques rouges et des autorisations de leur utilisation.

A l'instar de ce qui est actuellement déjà appliqué pour le contrôle technique et d'ailleurs repris à l'article III du présent projet de loi (dispositions relatives au paragraphe (7) de l'article 4bis), il est proposé à l'alinéa (10) de prévoir une possibilité de recours à toute personne qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule.

L'alinéa 1er du paragraphe (11) reprend les dispositions de l'article 2, paragraphe 5, alinéa 2 actuel de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, tout en précisant que c'est la Police grand-ducale qui est chargée, le cas échéant, du retrait des documents et des plaques rouges.

L'alinéa 2 et l'alinéa 4 reprennent les dispositions de l'article 2, paragraphe 4, alinéa 2 actuel de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans le cadre du projet de loi traitant du système de contrôle et de sanction automatisé, le délit d'usurpation de plaques qui est inscrit également dans la législation française peut jouer un rôle important. C'est pourquoi il est proposé d'introduire ce délit d'usurpation dans la législation luxembourgeoise moyennant son inscription à l'alinéa 3 du paragraphe (11). En souci de la cohérence avec la proportionnalité des peines, celles-ci sont fixées à un emprisonnement de deux mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

### *Ad article III*

L'alinéa 1 du paragraphe (1) de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 transpose le paragraphe 1 de l'article 8 de la directive 2014/45/UE précitée.

L'alinéa 2 transpose le paragraphe 5 de l'article 8 de la directive 2014/45/UE précitée. Cet alinéa déclare le ministre comme autorité compétente à laquelle les organismes de contrôle technique doivent transmettre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Le ministre a cependant la possibilité de sous-traiter la gestion des données à la SNCA, conformément aux dispositions du paragraphe (7) de l'article 4.

Déjà aujourd'hui, le kilométrage est recensé lors du passage au contrôle technique au Luxembourg. Cette exigence est maintenant ancrée dans le droit communautaire au paragraphe 6 de l'article 8 de la directive 2014/45/UE précitée. L'alinéa 3 transpose les dispositions de ce paragraphe.

L'alinéa 4 propose d'apporter les allègements suivants en matière de contrôle technique périodique dans le double but d'aligner dans la mesure du possible les échéances à l'exigence minimale de la directive 2014/45/UE précitée et de décongestionner les stations de contrôle technique:

<i>Situation actuelle</i>	<i>Situation future</i>
certaines véhicules (voitures, motos, tracteurs à grande vitesse ...) sont soumis à un échéancier en matière de contrôle technique périodique de 3,5-1-1 ... ans	ces véhicules sont soumis à un échéancier de 4-2-1-1 ... ans
certaines véhicules sont soumis à un échéancier de 3,5-2-2 ... ans	ces véhicules sont soumis à un échéancier de 4-2-2 ... ans
les remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg sont soumises à un échéancier de 3,5-2-2 ... ans	les remorques qui sont destinées au transport de choses et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg ne sont plus soumises au contrôle technique périodique
les remorques destinées au transport de personnes (p. ex. train touristique) sont soumis au contrôle technique périodique tous les 6 mois	ces remorques sont soumises au contrôle technique périodique tous les 12 mois (véhicules saisonniers)
les véhicules automoteurs d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg, immatriculés comme véhicules à usage spécial, sont soumis au contrôle technique périodique tous les 6 mois	les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial, sont soumis au contrôle technique périodique tous les 12 mois
les autobus, autocars, camions, tracteurs de remorques et de semi-remorques sont soumis au contrôle technique périodique tous les 6 mois	les autobus, autocars, camions, tracteurs de remorques et de semi-remorques sont soumis au contrôle technique périodique tous les 12 mois
les voitures des auto-écoles et de location sans chauffeur sont soumises au contrôle technique périodique tous les ans	ces voitures sont soumises à un échéancier 4-2-1-1 ... ans
les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1950 ne sont pas soumis au contrôle technique périodique	les véhicules historiques dont la mise en circulation remonte à plus de 50 ans ne sont pas soumis au contrôle technique périodique

Dans les deux premiers cas dont objet ci-dessus, le fait que la première échéance soit portée à 4 ans s'explique par le fait que la suppression du contrôle technique lors du contrôle de conformité des véhicules nouvellement mis en circulation ne génère plus de pointe au printemps.

La première phrase de l'alinéa 2 reprend textuellement le libellé d'un paragraphe d'un projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, actuellement en voie d'instance (document parlementaire 6399). La deuxième phrase de l'alinéa 2 transpose la deuxième phrase du paragraphe 3 de l'article 8 de la directive 2014/45/UE précitée.

Les points a), c) et d) de l'alinéa 1er du paragraphe (3) reprennent les dispositions actuelles de l'article 4bis, paragraphe 1er, points 3°, 5° et 6°. Le point b) nouveau est le corollaire des dispositions de l'article 4, paragraphes 3 et 4. Tous ces points sont obligatoires pour les véhicules soumis à l'immatriculation.

L'alinéa 2 exprime le souhait que les points b), c) et d) s'appliquent également aux véhicules soumis à l'immatriculation sans être soumis au contrôle technique périodique, comme p. ex. les cyclomoteurs.

Le paragraphe (4) transpose les dispositions des articles 7, 8 (paragraphe 1er), 9 et 13 (paragraphe 5) de la directive 2014/45/UE précitée en faisant notamment une distinction entre les défauts ou non-conformités constatées lors d'un contrôle technique selon leur degré de gravité (mineur, majeur, dangereux) et en exposant les conséquences de la constatation de telle ou telle défaut ou non-conformité.

Il est proposé que pour des défauts ou non-conformités majeures, rendant risqué le maintien en circulation d'un véhicule sans qu'elles comportent un danger immédiat pour la circulation, il est établi un certificat de contrôle technique valable pour 4 semaines au lieu des 3 semaines actuelles. En effet, il est proposé d'accorder cet allègement aux personnes concernées pour leur permettre un délai supplémentaire d'une semaine avant que leur véhicule ne doive être soumis à un contrôle technique complémentaire. Si le contrôle technique complémentaire a lieu endéans les 4 semaines, il se limitera aux défauts et non-conformités majeures relevées. Pendant les 4 semaines, le véhicule peut être mis en circulation sur des trajets limités. Dès réparation des défauts ou redressement des non-conformités, le véhicule peut être utilisé sans restriction pendant le temps restant de la durée de validité y inscrite.

L'alinéa 1 du paragraphe (5) propose une simplification du calcul de la durée de validité du certificat de contrôle technique dont les motifs sont décrits au chapitre „Considérations générales“ sous „Autres modifications“.

Les alinéas 2 et 3 du paragraphe (5) reprennent les dispositions actuelles de l'article 4bis, paragraphe 1er, alinéas 8 et 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

L'alinéa 1 du paragraphe (6) reprend la définition du contrôle technique routier telle qu'elle est inscrite au point 10) de l'article 3 de la directive 2014/47/UE précitée et définit son champ d'application en reprenant les dispositions du paragraphe 1er de l'article 2 de la directive 2014/47/UE précitée.

L'alinéa 2 transpose les dispositions de l'article 12 de la directive 2014/47/UE précitée en se référant au paragraphe (4) du présent article lequel classe les défauts ou non-conformités constatées à l'occasion d'un contrôle technique, ce classement étant identique à celui valable pour le contrôle technique routier.

Les alinéas 3 à 5 transposent les dispositions de l'article 14 de la directive 2014/47/UE précitée en exposant les conséquences de la constatation de telle ou telle défaut ou non-conformité lors d'un contrôle technique routier.

Contrairement à la pratique actuelle où la SNCT est remboursée par l'Etat pour ses activités en matière de contrôle technique routier, il est proposé à l'alinéa 6, en concordance avec la possibilité offerte par les dispositions de l'article 15 de la directive 2014/47/UE précitée, de faire payer directement le conducteur du véhicule, sous peine de se voir immobiliser le véhicule, en cas de la constatation lors d'un contrôle technique routier d'une ou de plusieurs défauts ou non-conformités dangereuses ou majeures, selon le barème tarifaire appliqué à cet effet par l'organisme de contrôle technique qui doit être raisonnable et proportionné par rapport au coût de contrôle.

La première phrase du paragraphe (7) reprend le texte de l'article 36 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité. Les dispositions qui suivent accordent la possibilité au ministre de faire instruire une réclamation par la commission du contrôle technique instituée en vertu du paragraphe (5) de l'article 4ter.

Le paragraphe (8) reflète la pratique actuelle selon laquelle un véhicule soumis au contrôle technique peut être mis en circulation sur la voie publique sans être couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité dans les hypothèses énumérées à l'alinéa 4 du paragraphe 2 de l'article 4.

*Ad article IV*

Afin de disposer de toutes les dispositions relatives au contrôle technique dans des articles qui se suivent, il est proposé de renuméroter article 4sexies l'article 4ter, qui traite des dispositions en matière de formation complémentaire à l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire.

*Ad article V*

Le paragraphe (1) de cet article 4ter impose à tout organisme de contrôle technique de détenir un agrément ministériel et en fixe les conditions d'obtention.

Les paragraphes (2), (3) et (4) précisent ces conditions d'obtention, en particulier l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle auxquelles doit satisfaire un organisme effectuant des services de contrôle technique au Luxembourg.

Le paragraphe (5) détermine les conditions de forme qu'une demande en obtention d'un agrément doit remplir et arrête la procédure d'instruction et de décision. Dans ce contexte, l'instauration d'une commission du contrôle technique, chargée notamment de l'instruction des dossiers et de l'émission d'un avis sur l'opportunité de délivrer un agrément, est proposée.

Cet article 4ter impose en son paragraphe (6) à tout organisme de contrôle technique agréé d'informer le ministre de tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément.

Le paragraphe (7) prévoit les modalités de surveillance des organismes de contrôle technique agréés. En effet, il convient de mettre en place une procédure de surveillance en vue d'assurer une application conforme des règles légales et réglementaires en matière de contrôle technique par l'ensemble des organismes agréés pour effectuer le contrôle technique au Luxembourg. Dans ce contexte, la procédure mise en place s'inspire des dispositions de l'article 14 de la directive 2014/45/UE précitée. En effet, selon les dispositions afférentes, les Etats membres peuvent soit mettre en place un organisme de surveillance (cf. paragraphe 2 de l'article 14 de la directive), soit exiger dans le chef des organismes de contrôle technique une accréditation conformément au Règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil (cf. paragraphe 4 de l'article 14 de la directive). La loi en projet préconise la deuxième option, qui consiste en ce que l'Office Luxembourgeois d'Accréditation et de Surveillance (OLAS), qui est l'unique organisme national d'accréditation conformément aux exigences du prédit règlement n° 765/2008/CE, procède à ladite accréditation. Dans cet ordre d'idées, les organismes concernés seront contrôlés à des intervalles réguliers.

Le paragraphe (8) arrête les conditions et les formes de procédures dans lesquelles le ministre peut retirer ou suspendre un agrément délivré à un organisme de contrôle technique.

A l'instar de la législation actuelle, le paragraphe (9) prévoit la fixation d'un plafond légal pour les tarifs du contrôle technique.

Le paragraphe (10) érige en infraction le non-respect des dispositions prévues au présent article 4ter.

*Ad article VI*

Par référence à l'article 13 de la directive 2014/45/UE précitée, cet article insère un nouvel article 4quater dont le paragraphe (1) énumère les conditions pour l'obtention d'un agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique et qui ont trait à sa formation, ses connaissances linguistiques et ses qualités physiques, intellectuelles et morales et prévoit une disposition transitoire pour les inspecteurs techniques en activité de service avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Le paragraphe (2) a trait à la formation de base qui sera suivie d'un examen, dont les détails sont fixés par règlement grand-ducal et dont l'organisation et le contrôle général sont assurés par le Ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Celui-ci certifie également la réussite à l'examen. Il institue une commission d'examen dont les détails sont également fixés par règlement grand-ducal. La participation à la formation de base est soumise à un droit d'inscription à charge de l'intéressé.

Le paragraphe (3) a trait à la formation continue qui est obligatoire chaque année pour que l'inspecteur ne perde pas son agrément ministériel. La participation à la formation continue est soumise à un droit d'inscription à charge de l'organisme de contrôle dont l'inspecteur fait partie.

Ce paragraphe stipule aussi que l'agrément ministériel est strictement personnel et incessible et que l'inspecteur doit prêter serment avant d'entrer en fonctions.

Le paragraphe (8) arrête les conditions et les formes de procédures dans lesquelles le ministre peut retirer l'agrément ministériel, limiter sa validité, refuser son octroi ou son renouvellement.

#### *Ad article VII*

Cet article reprend les dispositions actuelles de l'article 4bis, paragraphe 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

#### *Ad article VIII*

Il arrive que des véhicules interdits à la circulation après un contrôle technique restent immobilisés sur l'enceinte d'un centre de contrôle technique pendant une durée dépassant largement le délai nécessaire pour l'évacuation du véhicule par des moyens de dépannage traditionnels.

Pour remédier à cette situation déplorable, il est proposé de considérer comme abandonné ce véhicule s'il est immobilisé pendant plus de 8 jours dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique.

Le fait de considérer le véhicule comme abandonné aura comme conséquence l'application des peines prévues à l'article 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

#### *Ad article IX*

Les dispositions de cet article sont le corollaire de celles de l'article 4bis, paragraphe (6) en donnant aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises le droit d'immobiliser un véhicule si lors d'un contrôle technique routier, il est constaté une ou plusieurs déficiences ou non-conformités dangereuses, ou que le conducteur omet de payer le tarif mis en compte par l'organisme chargé du contrôle technique routier en cas de constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités dangereuses ou majeures ou que l'entreprise ou le conducteur refusent de coopérer et de donner accès au véhicule ou aux pièces et documents utiles pour les besoins du contrôle.

#### *Ad article X*

Cet article contient une disposition transitoire concernant la durée de validité des certificats de contrôle technique.

#### *Ad article XI*

Formule exécutoire.

\*

### **FICHE FINANCIERE**

Le présent projet de loi vise à apporter plusieurs modifications à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière en vue

1. d'intégrer des allègements dans le cadre légal relatif au contrôle technique pour parer à la congestion des stations de contrôle technique et,
2. de transposer en droit national les dispositions prévues dans le paquet „contrôle technique“.

Il convient de noter que le projet en question n'aura aucun impact financier sur le budget de l'Etat.