

**N° 6715<sup>8</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2015-2016

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

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(10.12.2015)

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

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 4 septembre 2014 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 22 juin 2015.

Les avis de la Chambre des Salariés, de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Commerce datent respectivement des 30 octobre 2014, 31 octobre 2014 et 8 décembre 2014.

Le 24 septembre 2014, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice. Elle a également examiné le projet de loi lors de cette même réunion.

En date du 2 juillet 2015, la Commission a examiné l'avis du Conseil d'Etat et adopté une série d'amendements parlementaires. Elle a adopté un amendement parlementaire supplémentaire en date du 1<sup>er</sup> octobre 2015.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 1<sup>er</sup> décembre 2015 et a été examiné par la commission parlementaire lors de sa réunion du 3 décembre 2015.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 10 décembre 2015.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

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*“.

En effet, suite aux congestions répétées des stations de contrôle technique en automne 2012 et face aux longs délais d'attente des clients, une des priorités du Gouvernement en matière de transport est de procéder à une réforme du contrôle technique. Pour désengorger les stations de contrôle technique, différentes mesures organisationnelles ont déjà été introduites en relation avec les modalités pratiques du contrôle technique, parmi lesquelles il y a lieu de mentionner:

1. la prolongation des heures d'ouverture,

2. l'augmentation du délai de contrôle technique avant l'échéance du certificat de contrôle de 21 à 56 jours sans que la durée de validité du nouveau certificat en est affectée,
3. la mise en œuvre du contrôle technique périodique des véhicules légers dans les garages,
4. la mise en service de lignes de contrôles supplémentaires dédiées au recontrôle de véhicules rejetés,
5. la mise en service à Bissen d'une annexe de la station de contrôle de Wilwerwiltz pour le contrôle exclusif sur rendez-vous des véhicules lourds,
6. la prise de rendez-vous en ligne.

La réforme du contrôle technique vise à mettre en œuvre certaines autres mesures qui requièrent une modification, notamment de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Ainsi est-il principalement prévu d'intégrer des allègements dans le cadre légal relatif au contrôle technique pour renforcer encore davantage les mesures de désengorgement des stations de contrôle technique et pour aligner, dans la mesure du possible, la fréquence des contrôles aux dispositions européennes. En effet, on constate que le Luxembourg dispose actuellement d'un régime de loin plus contraignant dans ce domaine que nos pays voisins.

Reste à souligner que, même si la réforme du contrôle technique apporte des allègements au cadre légal actuel, il n'est pas question de remettre en question l'impact important du contrôle technique en termes de sécurité et de protection de l'environnement. En effet, le contrôle technique vise à garantir que les véhicules soient maintenus dans un bon état au regard de la sécurité et de la protection de l'environnement pendant toute leur mise en circulation. Les véhicules dont les systèmes techniques fonctionnent mal ont un effet négatif sur la sécurité routière et peuvent être à l'origine d'accidents de la route entraînant des blessures voire des décès. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle le projet de loi propose de mettre en œuvre dès maintenant une grande partie des dispositions du paquet „contrôle technique“, qui introduit certaines nouvelles exigences techniques dans le dispositif de contrôle technique dans un souci d'amélioration de la sécurité des véhicules.

\*

### **III. OBJET DU PROJET DE LOI**

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. L'objectif final consiste à réformer le contrôle technique, tout en désengorgeant les stations de contrôle technique et en alignant la périodicité du contrôle technique aux dispositions européennes.

Tout d'abord, il s'agira d'alléger la périodicité du contrôle technique par la mise en œuvre des mesures suivantes:

1. supprimer le contrôle de conformité qui a lieu au moment de l'immatriculation d'un véhicule neuf, en ce sens qu'il ne sera à l'avenir plus nécessaire de présenter le véhicule neuf sur les pistes de l'organisme de contrôle et d'augmenter ainsi le flux des voitures à passer le contrôle technique. L'immatriculation se fera sur base du dossier introduit auprès de la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) par voie postale ou par voie électronique. Le certificat d'immatriculation pourra être envoyé par courrier recommandé ou enlevé auprès de la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA);
2. de manière générale, remplacer les 3½ pour le premier contrôle technique par 4 ans;
3. modifier l'échéance des contrôles techniques périodiques pour les voitures ordinaires, les motocycles et les remorques d'une masse maximale autorisée entre 750 et 3.500 kg à
  - 4 ans pour le premier contrôle à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger (par rapport aux 3½ ans actuellement en vigueur),
  - 6 ans pour le deuxième contrôle (à effectuer aujourd'hui après 4½ ans actuellement) et par la suite annuellement;
4. supprimer le contrôle technique périodique des petites remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg, alors que ces engins ne disposent d'aucun mécanisme technique (freins ou autres) susceptible d'être contrôlé;

5. 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 tous les six mois au contrôle technique périodique en ce sens à augmenter ce délai à 1 an;
6. aligner la fréquence des contrôles techniques des voitures des auto-écoles et des voitures de location sans chauffeur à celle des voitures ordinaires par rapport à une fréquence annuelle actuelle.

Ensuite, le projet de loi propose d'adapter le cadre légal en vue de l'ouverture du contrôle technique automobile à la concurrence. Toutefois, même si à l'avenir plusieurs organismes pourront être autorisés à effectuer des contrôles techniques, l'Etat surveillera le bon fonctionnement des contrôles techniques, et ce par le biais de la délivrance d'un agrément. En effet, 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. En raison de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, le cadre légal indique maintenant de manière exhaustive les renseignements que la demande en obtention d'un agrément doit contenir.

Afin de conformer la réglementation luxembourgeoise du contrôle technique aux exigences du droit européen, les conditions d'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique sont adaptées.

Dans ce sens, certaines conditions actuelles sont supprimées, à savoir en particulier:

- disposer d'au moins trois centres de contrôle, couvrant au moins 90% du territoire national et avec un rayon de convocation de moins de 30 kilomètres,
- être propriétaire des centres de contrôle ou bénéficiaire d'une mise à disposition sur au moins dix ans,
- situer les centres de contrôle à moins de 12 kilomètres d'une autoroute ou d'une route nationale,
- comporter au moins deux lignes par centre de contrôle dont une pour les poids-lourds.

Afin de continuer à garantir cette couverture géographique et vu la suppression de l'obligation de disposer d'au moins trois stations de contrôle, les organismes de contrôle technique sont obligés par le législateur de mettre à disposition des garagistes leurs inspecteurs sur base d'une convention entre parties.

Toutefois, en ce qui concerne l'obligation pour l'organisme d'offrir le contrôle technique pour toutes les catégories de véhicules, elle reste d'application également après l'entrée en vigueur de la réforme du contrôle technique.

A noter encore que certaines nouvelles conditions ont été ajoutées en vue de l'obtention d'un agrément ministériel comme organisme de contrôle technique, en l'occurrence il faut désormais également

- remplir des conditions d'honorabilité, de capacité financière (y compris la conclusion d'une assurance responsabilité professionnelle) et de capacité professionnelle (y compris l'accréditation d'un système d'assurance-qualité conformément au Règlement (CE) n° 765/2008),
- avoir une personnalité juridique propre,
- effectuer le contrôle technique à titre principal.

Puis, une Commission du contrôle technique est instituée. Cette commission aura pour mission d'assister le ministre en charge des transports notamment dans le cadre de la délivrance des agréments aux organismes de contrôle technique et en cas de retrait de l'agrément. Le Conseil d'Etat a insisté, sous peine d'opposition formelle, à ce que le respect des droits de la défense soit garanti dans toute procédure administrative prévue dans le présent projet de loi. La Commission a tenu compte de cette opposition formelle, tout comme de celle formulée en ce qui concerne le degré de précision des dispositions pénales prévues dans le texte en projet.

Aujourd'hui, les certificats de contrôle technique sont délivrés par le ministre. Le présent projet de loi investit l'organisme de contrôle technique comme autorité compétente pour établir les certificats de contrôle technique.

En outre le texte propose la libéralisation des prix des services offerts par les organismes de contrôle technique, qui pourront ainsi fixer eux-mêmes leurs prix.

D'autres modifications sont encore proposées par le projet de loi sous rubrique.

Ainsi est-il envisagé d'abolir de manière générale l'obligation d'enregistrement de véhicules routiers.

En cas de changement de propriétaire, le nouveau propriétaire qui ne veut pas soumettre au contrôle technique son véhicule, qui est encore couvert par un certificat en cours de validité, n'est plus obligé de renoncer formellement au contrôle technique.

La réduction de la durée de validité du certificat de contrôle technique, en cas de présentation tardive du véhicule au contrôle technique, est supprimée.

La définition des véhicules historiques est modifiée pour se conformer au droit européen. Les véhicules présentant un intérêt historique sont réputés préserver le patrimoine de l'époque à laquelle ils ont été construits et être rarement utilisés sur la voie publique.

Il est proposé d'introduire l'agrément d'inspecteur de contrôle technique, alors que la directive 2014/45/UE prescrit que le contrôle technique soit effectué par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation. Les inspecteurs doivent suivre notamment une formation de base et une formation continue annuelle. Ces formations seront organisées par le ministre en charge de la formation professionnelle. Les frais de ces formations seront à charge du candidat respectivement de l'organisme de contrôle technique en ce qui concerne la formation continue.

L'organisme de contrôle technique pourra refuser l'accès au centre en cas d'omission de présenter les documents de bords demandés.

A l'avenir sera considéré comme abandonné un véhicule qui n'aura pas été enlevé dans les 8 jours de l'enceinte du centre de contrôle technique suite à la constatation d'une défectuosité dangereuse.

Les conducteurs des véhicules soumis à un contrôle technique routier sur lesquels ont été constatées des défectuosités dangereuses ou majeures devront 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. Dans ce contexte, la Commission a suivi le Conseil d'Etat au sujet de son opposition formelle formulée en ce qui concerne la fixation par règlement grand-ducal des tarifs à appliquer lors des contrôles techniques routiers, et ceci au motif que l'utilisateur du service de contrôle technique n'a pas la possibilité de choisir l'organisme de contrôle.

Il est proposé de mettre à profit le système de classification par niveau de risque instauré dans le cadre des contrôles sur route aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives aux défectuosités constatées lors du contrôle technique routier.

Finalement, à l'instar de la législation française et en vue de l'installation de radars sur notre réseau routier, le délit d'usurpation de plaques d'immatriculation est introduit dans notre législation.

A noter que la réforme du contrôle technique tient compte des adaptations décidées au niveau européen en ce sens qu'elle met en œuvre dorénavant et déjà en droit national les trois directives formant le paquet „contrôle technique“.

Finalement, dans un souci de meilleure lisibilité des textes légaux, l'occasion est saisie pour réagencer la loi de 1955 pour séparer les dispositions relatives au permis de conduire de celles ayant trait à l'immatriculation.

\*

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

Le premier avis du Conseil d'Etat date du 22 juin 2015 et a figuré à l'ordre du jour de la Commission du Développement durable le 2 juillet 2015. Le Conseil d'Etat y a donné un bref aperçu des modifications envisagées par les auteurs du projet de loi. De plus, le Conseil d'Etat y regrette que les auteurs n'aient pas, dans l'intérêt d'un service public de qualité, songé à introduire dans le projet de loi sous revue des exigences minimales d'exploitation des centres de contrôle. La Commission a suivi le Conseil d'Etat dans sa réflexion concernant la nécessité d'assurer la permanence et la continuité du service public que constitue le contrôle technique, en prévoyant dans le projet de loi des plages horaires fixées d'avance pendant lesquelles les centres de contrôle doivent accueillir leurs clients.

Le Conseil d'Etat s'est encore interrogé sur un autre aspect de l'accessibilité du service public aux usagers, à savoir celui de la répartition des centres de contrôle dans les différentes régions du pays. Dans ce contexte, il convient de relever que tout d'abord que l'exigence que l'organisme de contrôle technique doit disposer d'au moins 3 centres de contrôle technique assurant une couverture d'au moins 90% du territoire national avait été insérée dans l'optique de l'habilitation d'un seul organisme de contrôle technique. Toutefois, aujourd'hui elle s'avère difficilement compatible avec la liberté d'éta-

blissement, dès lors qu'elle tend à empêcher un organisme étranger ne disposant que d'un seul centre de contrôle de s'établir au Luxembourg. En outre elle paraît contraire à la directive 2006/123/CE (directives „Services“), alors qu'il semble difficile d'argumenter de bonne foi que l'exigence territoriale posée par l'actuelle réglementation est justifiée par une raison impérieuse d'intérêt général. D'où, la Commission du développement durable a décidé de maintenir le projet de loi en l'état (liberté d'implantation géographique des centres), qui impose, dans ce contexte, aux organismes de contrôle technique de mettre leurs inspecteurs de contrôle technique à disposition des „garagistes“.

En ce qui concerne la formation des inspecteurs de contrôle technique, le Conseil d'Etat s'est demandé si les modalités de cette formation ne risquent pas, dans certaines circonstances, d'entraver le fonctionnement des centres de contrôle. Fait est que selon l'article 13 de la directive 2014/45/UE, le contrôle technique doit être „effectué par un inspecteur respectant les exigences minimales de compétence et de formation établies à l'annexe VI“ de cette même directive. Il découle de cette annexe que cet inspecteur doit avoir accompli la formation requise, de sorte qu'un inspecteur-candidat ne saurait être opérationnel avant l'accomplissement des conditions de formation.

Le projet de loi initial a en outre mené le Conseil d'Etat à formuler 5 oppositions formelles concernant la fixation des tarifs du contrôle technique routier, l'utilisation des concepts non définis dans le texte, les renseignements à fournir au moment de la demande en obtention d'un agrément ministériel comme organisme de contrôle technique, le respect des droits de la défense lors de toute procédure administrative et la précision des dispositions pénales.

Au cours de sa réunion du 2 juillet 2015, la Commission a essayé de tenir compte des 5 oppositions formelles que le Conseil d'Etat avait formulées ainsi que de la majorité des remarques soulevées par la Haute Corporation. En ce qui concerne les renseignements à fournir au moment de la demande en obtention d'un agrément ministériel comme organisme de contrôle technique et la précision des dispositions pénales, le Conseil d'Etat s'est vu forcé de maintenir ses oppositions formelles.

Lors de sa séance du 3 décembre 2015, la Commission a suivi le Conseil d'Etat, en reprenant les propositions de textes formulées par la Haute Corporation. Le „commentaire des articles“ afférent du présent document reprend tous les détails et amendements relatifs aux articles visés.

\*

## V. AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

Dans son avis du 30 octobre 2014, la Chambre des Salariés reprend les modifications à apporter à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et soulève que le projet de loi sous avis s'inscrit dans la déclaration gouvernementale de 2013 en matière de contrôle technique et rappelle les objectifs du contrôle technique. La Chambre des Salariés marque son accord au projet de loi.

\*

## VI. AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

Dans son avis du 31 octobre 2014, la Chambre des Métiers salue tout d'abord la suppression du contrôle technique des véhicules neufs, tout en soulignant que cette suppression permettra de réduire le coût et les formalités lors de l'achat d'un véhicule neuf. Elle précise que cette mesure est attendue par le secteur artisanal des garagistes et émet le souhait que cette mesure puisse être effective dès le mois de janvier 2015 dans le cadre de l'auto-festival.

Si la Chambre des Métiers se félicite de cette réforme qui va dans le sens d'une simplification administrative en faveur des usagers, elle soulève différentes interrogations concernant les modalités de l'ouverture de l'activité de contrôle technique à la concurrence, et demande en conséquence que des précisions soient apportées dans le texte du projet de loi sous rubrique.

Quant aux dispositions relatives à la fixation de tarifs maxima, la Chambre des Métiers suggère que le Conseil de la concurrence soit saisi.

\*

## VII. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Dans son avis du 8 décembre 2014, la Chambre de Commerce salue la suppression du contrôle de conformité des véhicules neufs. Elle s'interroge sur le contrôle technique routier des camionnettes, tout en estimant qu'il serait opportun d'élargir le contrôle technique routier aux véhicules utilitaires légers en question afin de garantir la sécurité des usagers de la route. La Commission a décidé de ne pas étendre le champ d'application du contrôle technique routier aux camionnettes, alors que le Luxembourg connaît déjà aujourd'hui (sans tracteurs ni camionnettes) des problèmes pour atteindre les objectifs européens d'un point de vue nombre de contrôles obligatoires à effectuer, de sorte qu'il convient de concentrer tous les efforts sur les contrôles obligatoires.

La Chambre de Commerce est encore d'avis qu'afin de garantir la sécurité des usagers de la route, il serait opportun d'inclure une limite kilométrique dans le projet de loi pour imposer un contrôle technique. Dans ce contexte, la Commission attendra les conclusions de l'étude sur la faisabilité, les coûts et les avantages d'une plateforme électronique d'information sur les véhicules en vue de faciliter entre les Etats membres les échanges d'information notamment sur le kilométrage des véhicules, étude à initier par la Commission européenne conformément à la directive 2014/45/UE relative au contrôle technique périodique.

\*

## VIII. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

### *Observations préliminaires d'ordre légistique*

La Haute Corporation recommande ce qui suit:

- les articles doivent être numérotés en chiffres arabes suivis d'un point et précédés de l'abréviation „Art.“, le tout en caractères gras. Le texte de l'article commence à la même ligne. Partant, il est indiqué d'écrire: „Art. 1<sup>er</sup>. (...)“;
- il y a lieu d'enlever les mises en gras des chiffres arabes, placés entre parenthèses: (1), (2), ...;
- le mode de numérotation employé pour caractériser les énumérations se distingue par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (1., 2., 3., ...), eux-mêmes éventuellement subdivisés en employant des lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c), ...). Chaque élément de l'énumération se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. Il n'y a pas d'interligne entre les énumérations;
- les qualificatifs „bis, ter, quater, ...“ qui suivent un chiffre arabe sont à mettre en italique.

La Commission fait siennes l'intégralité de ses recommandations.

### *Article 1 initial (nouvel article 1<sup>er</sup>)*

Cet article a pour objet de modifier l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, lequel est destiné à regrouper à l'avenir les dispositions relatives au permis de conduire. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

**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 œuvre 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>.“

(2) Les paragraphes 5 et 6 sont supprimés.

L'article ne soulève pas d'observation de la part du Conseil d'Etat quant au fond. Quant à la forme, il émet plusieurs propositions, qui sont suivies par les membres de la Commission. L'article se lira donc comme suit:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les modifications suivantes sont apportées:

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 œuvre 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>.“

2. Les paragraphes 5 et 6 sont supprimés.

#### *Article II initial (nouvel article 2)*

Cet article confère une nouvelle teneur à l'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955. Le nouvel article 4 regroupera désormais les dispositions relatives à l'immatriculation des véhicules. Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit:

**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 national 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup>.

(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 œuvre 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."

Outre quelques remarques d'ordre légistique, qui sont intégralement suivies, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, le Conseil d'Etat réclame un parallélisme plus rigoureux entre la disposition en question et l'article 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de 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. A cet effet, il propose de conférer à la deuxième phrase du paragraphe 1<sup>er</sup> du nouvel article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 la teneur suivante: „Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Mémorial et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Mémorial.“. La Commission fait sienne cette proposition.

Au paragraphe 2, alinéa 3, le Conseil d'Etat estime qu'il y a lieu de préciser que c'est le ministre qui dispose du droit et du pouvoir d'autoriser les différentes exemptions à l'immatriculation, et de conférer ainsi une base légale suffisante aux dispositions de l'article 7, paragraphe 6, du règlement grand-ducal en projet relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers. La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat et d'introduire un amendement afin de reformuler la deuxième phrase de cet alinéa 3 comme suit:

„Il peut en outre prévoir les conditions suivant lesquelles **le ministre peut exempter** certaines catégories de véhicules **sont exemptées** de l'immatriculation, les circonstances particulières dans lesquelles **le ministre peut autoriser le report temporaire de** l'immatriculation définitive d'un véhicule routier au Luxembourg **peut être reporté temporairement**, ainsi que les conditions dans lesquelles **le ministre peut autoriser 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.“

Le Conseil d'Etat estime que le texte du paragraphe 4 ne distingue pas avec suffisamment de précision entre les modifications et les transformations apportées à un véhicule. Le paragraphe 4 aurait donc avantage à être libellé comme suit:

„(4) Les modifications et les transformations 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 1<sup>er</sup> avant la remise en circulation sinon, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations 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 et les transformations dont question à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont de nature à modifier la structure ou la conception technique d'un véhicule, en vue notamment d'en rendre possible un usage spécifique, cette modi-

fication ou transformation doit être réalisée selon les règles de l'art par un atelier technique légalement établi qui doit certifier l'exécution conforme de la modification ou transformation par une attestation de modification ou de transformation.

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

La Commission fait sienne cette proposition.

Le Conseil d'Etat propose de compléter le paragraphe 7, alinéa 1<sup>er</sup> in fine comme suit:

„... les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1<sup>er</sup>, 3 et 6 de l'article 4*bis*“.

La Commission fait sienne cette proposition.

Au regard de ce qui précède, l'article 2 se lira comme suit:

**Art. 2.** L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 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, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Mémorial et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Mémorial.

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 national 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 **le ministre peut exempter** certaines catégories de véhicules de l'immatriculation, les circonstances particulières dans lesquelles **le ministre peut autoriser le report temporaire de** l'immatriculation définitive d'un véhicule routier au Luxembourg, ainsi que les conditions dans lesquelles **le ministre peut autoriser** 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:

1. 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:
  - a) 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;
  - b) 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 2. du paragraphe 3 de l'article 4bis;
  - c) 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;
2. 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:
  - a) 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;
  - b) dans un rayon de dix kilomètres autour du garage ou de l'atelier de réparation;
  - c) 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<sup>er</sup>, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>, d'une réception nationale individuelle.

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

(4) Les modifications et les transformations 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 1<sup>er</sup> avant la remise en circulation sinon, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues.

Si les conditions sous 2. 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 et les transformations dont question à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont de nature à modifier la structure ou la conception technique d'un véhicule, en vue notamment d'en rendre possible un usage spécifique, cette modification ou transformation doit être réalisée selon les règles de l'art par un atelier technique légalement établi qui doit certifier l'exécution conforme de la modification ou transformation par une attestation de modification ou de transformation.

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

(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, 3 et 6 de 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 œuvre 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."

Dans son avis complémentaire du 1<sup>er</sup> décembre 2015, le Conseil d'Etat n'émet aucune observation à l'endroit de cet article.

### *Article III initial (nouvel article 3)*

L'article sous rubrique a pour objet de modifier l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 et concerne les dispositions relatives au contrôle technique. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

**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 confor-

mité 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 1<sup>er</sup> 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 défectuosités ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées ci-dessus est classé dans la catégorie correspondant à la défectuosité ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs défectuosités 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 défectuosités ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défectuosités ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les défectuosités 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 défectuosités 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 défectuosités 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 défectuosités ou non-conformités peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défectuosités 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 défectuosité 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 déficiences 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.

Outre plusieurs remarques d'ordre rédactionnel, qui sont intégralement reprises par les membres de la Commission, le Conseil d'Etat émet les observations suivantes à l'endroit de cet article:

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, en instituant l'obligation pour l'organisme de contrôle de délivrer un certificat de contrôle technique à la personne qui a présenté le véhicule au contrôle, ne répond que partiellement aux exigences de l'article 8, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la directive 2014/45/UE, laquelle détermine en outre le contenu minimal du certificat de contrôle. Le Conseil d'Etat demande de compléter la disposition par la phrase suivante: „*Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle*“. La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat, tout en précisant qu'il s'agit du certificat de contrôle technique. Elle introduit donc un amendement en ajoutant la phrase suivante est ajoutée in fine de l'alinéa 1<sup>er</sup>: „*Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle **technique***“.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, le Conseil d'Etat se demande s'il ne serait pas préférable de prévoir une communication en temps réel, parfaitement réalisable sur le plan de l'informatique. La Commission décide de suivre partiellement le Conseil d'Etat, en ce sens que le délai de communication des données sur le contrôle technique est raccourci au maximum. Elle introduit donc un amendement afin de supprimer la deuxième phrase de cet alinéa et de reformuler comme suit la première phrase de cet alinéa: „*A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent **chaque jour** par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent.*“

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 3, le Conseil d'Etat demande de supprimer le mot „normalement“, car source d'interprétation divergente et dès lors source d'insécurité juridique. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat.

Le paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 4, modifie les échéances périodiques du contrôle technique des véhicules automoteurs. La commission parlementaire décide d'introduire deux amendements à l'endroit de cet alinéa:

Le premier amendement est une simple correction d'une référence erronée et il y a lieu de remplacer „paragraphe 5“ par „paragraphe 3“ dans la phrase introductive.

Le second amendement a trait à la périodicité du contrôle technique des poids lourds. Le projet de loi initial prévoyait une périodicité de 12 mois. Dans un souci de sécurité soulevé, notamment par La Sécurité routière, la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT), la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) ainsi que par l'OGBL et le LCGB, la commission parlementaire a adopté en séance du 2 juillet 2015 un amendement visant à ramener ce délai à 9 mois. Par courrier du 21 juillet 2015 à l'attention de Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures, la Confédération Luxembourgeoise du Commerce (CLC), la Fédération Luxembourgeoise des Exploitants d'Autobus et d'Autocars (FLEAA) et le Groupement Transport, ont fait part de leur mécontentement par rapport à ce revirement. Copie de ce courrier a d'ailleurs été adressée à Monsieur le Président de la Chambre des Députés, à Madame la Présidente de la Commission du Développement durable ainsi qu'à Madame la Présidente du Conseil d'Etat.

Par la suite, des concertations ont eu lieu entre les principaux acteurs concernés, dans un souci de trouver une solution de compromis qui tiendrait compte des préoccupations du secteur des transports, sans pour autant mettre en cause les considérations de sécurité routière.

Dans cet ordre d'idées, il est proposé de réintroduire le principe initial du contrôle technique annuel des poids lourds, mais de prévoir une disposition selon laquelle la durée de validité du certificat de contrôle technique peut être ramenée à 6 mois, si lors d'un contrôle technique une ou plusieurs déficiences ou non-conformités mineures étaient détectées. Vu l'enjeu pour le secteur des transports, il est précisé à cet égard que celles des déficiences ou non-conformités mineures qui ne sont pas directement relevant en termes de sécurité routière (p. ex. éclairage de la plaque d'immatriculation arrière défectueux, avertisseur sonore non conforme) et qui seront arrêtées par règlement grand-ducal, par analogie à ce qui est le cas pour les autres déficiences ou non-conformités, l'échéance du prochain contrôle technique sera calculée selon la durée normale, c'est-à-dire pour un terme de 12 mois.

Cet amendement est reflété par les changements apportés à l'endroit du quatrième l'alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup> ainsi que par l'ajout d'un cinquième alinéa nouveau après le quatrième alinéa.

L'alinéa 6 énonce les véhicules qui ne sont pas soumis au contrôle technique périodique, dont notamment les „véhicules historiques dont la mise en circulation remonte à plus de 50 ans“. Etant donné que le seuil de „plus de cinquante ans“ n'est pas fixe mais évolutif, chaque année, un lot de voitures performantes et puissantes de par leur conception, rejoindra la catégorie des véhicules historiques dont la première mise en circulation remonte à plus de cinquante ans. A cet égard, le Conseil d'Etat s'interroge sur l'opportunité, dans l'intérêt de la sécurité routière, de soumettre ces véhicules à un contrôle technique minimaliste dont la périodicité serait à définir, en vue de contrôler au moins le fonctionnement correct des systèmes et des équipements dont la déficience pourrait être préjudiciable à la sécurité routière. Dans cet ordre d'idées, seuls les véhicules historiques à performance très réduite resteraient exemptés du contrôle technique périodique. La Commission du Développement durable décide de donner suite aux réflexions de la Haute Corporation et d'amender cet alinéa afin d'exempter du contrôle technique uniquement les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1950.

Si le Conseil d'Etat n'émet aucune remarque à l'endroit du paragraphe 3, la commission parlementaire décide pourtant d'introduire un amendement afin de suivre une proposition de la Chambre de Commerce qui, dans son avis du 8 décembre 2014 estime qu'il serait opportun de reprendre dans le projet de loi le libellé de l'article 5 § 4 de la directive 2014/45/UE qui est d'une teneur plus précise. La directive exige que „nonobstant la date du dernier contrôle technique d'un véhicule, l'Etat membre ou l'autorité compétente concernée peut exiger qu'il soit soumis à un contrôle technique [...] après un accident ayant altéré les principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins“. Cette définition apporte les précisions nécessaires afin de permettre aux propriétaires de véhicules ayant subi un accident, d'apprécier correctement la situation. La commission parlementaire décide donc de reprendre cette disposition en la modifiant légèrement comme suit:

- „1. après un accident ayant rendu nécessaire une réparation importante d'au moins un des principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins;“

Au paragraphe 4, alinéa 3, point a), le Conseil d'Etat préconise de faire usage du vocabulaire utilisé par la directive 2014/47/UE et de qualifier les défauts ou non-conformités y visées de „critiques“. Au paragraphe 4, alinéa 5, l'expression „ci-dessus“ est à remplacer par l'expression „à l'alinéa 3“. Le Conseil d'Etat est suivi dans ses deux propositions.

Une modification est par ailleurs apportée au paragraphe 4; cette modification est à voir en relation avec celle apportée au paragraphe 1<sup>er</sup>. Elle a comme objectif de prévoir la possibilité de soumettre les poids lourds dont la durée de validité du certificat de contrôle technique aurait été ramenée à 6 mois dans les conditions du cinquième alinéa du paragraphe 1<sup>er</sup>, à un contrôle technique sur base volontaire en vue de se faire délivrer un nouveau certificat de contrôle technique pour un terme de 12 mois, au cas où aucune défaut ou non-conformité n'est constatée. A relever que ce contrôle doit intervenir dans un délai de 4 semaines à compter du contrôle technique précédent. Cet amendement se traduit par l'ajout d'un deuxième alinéa au point 3. du troisième alinéa du paragraphe 4.

Au paragraphe 6, alinéa 1<sup>er</sup>, le Conseil d'Etat recommande de remplacer les expressions „visés ci-avant“ et „énumérés ci-après“ par les références précises des textes auxquelles elles se réfèrent. La Commission fait sienne cette proposition.

Au paragraphe 6, alinéa 6, la Commission introduit un amendement par analogie à l'amendement proposé au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2 et retient le libellé suivant: „**A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent par voie électronique au ministre les informations relatives au contrôle technique routier.**“

Le paragraphe 6, alinéa 7, habilite l'organisme de contrôle technique à percevoir dans certaines conditions une redevance sur le conducteur du véhicule contrôlé, en disposant que „le tarif ainsi appliqué est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle“. La disposition citée est reprise textuellement de l'article 15 de la directive 2014/47/UE. La disposition sous avis semble laisser à l'organisme de contrôle le pouvoir de fixer librement son „barème tarifaire“, à condition que celui-ci soit „raisonnable et proportionné“ par rapport au coût du contrôle. A cet égard, il faut noter qu'il s'agit en l'occurrence de la rémunération du contrôle technique routier sporadique, dans les cas où „une ou plusieurs défauts ou non-conformités dangereuses [critiques, selon le Conseil d'Etat] ou majeures“ ont été constatées à la suite d'un contrôle approfondi. Le Conseil d'Etat peut se déclarer d'accord avec l'idée que le contrôle routier n'ayant révélé ni défaut ni non-conformité soit gratuit, alors que celui-ci est payant dans les cas visés par la disposition sous avis. Il estime toutefois que le tarif à appliquer doit être un tarif réglementaire. Dans l'hypothèse du contrôle technique routier où l'utilisateur du service public de contrôle technique n'a pas la possibilité de choisir l'organisme de contrôle, il doit au moins avoir la possibilité de connaître les tarifs qui risquent de lui être appliqués, et ceux-ci doivent être les mêmes quel que soit l'organisme qui procède au contrôle. Etant donné que pour une prestation imposée par la contrainte et qui, de ce fait, se trouve soustraite au jeu de la concurrence, il est impératif, pour des raisons de sécurité juridique, que les tarifs à percevoir puissent être connus à l'avance par ceux qui sont susceptibles d'en devenir redevables, et que, pour des raisons liées à l'égalité des usagers devant le service public, les tarifs applicables soient les mêmes, quelque soit l'organisme de contrôle. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle pour défaut de sécurité juridique suffisante et pour contrariété de la disposition sous examen à l'article 10bis de la Constitution, que les tarifs à appliquer lors des contrôles techniques routiers soient fixés par le pouvoir réglementaire. La Commission décide de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et de reformuler la deuxième phrase de l'alinéa 7 comme suit:

„Le tarif ainsi appliqué, qui est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle, **est fixé par règlement grand-ducal.**“

Le paragraphe 6, alinéa 7, dernière phrase prévoit qu'„à défaut de paiement [du tarif dû] le véhicule concerné est immobilisé selon les modalités prévues au paragraphe (1) de l'article 17“. Aux yeux du Conseil d'Etat, cette phrase est surabondante, alors qu'elle est redondante par rapport à l'article 17, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, numéro 3 de la loi précitée du 14 février 1955. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de supprimer la troisième phrase de l'alinéa 7.

La disposition du paragraphe 7 n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, sauf à écrire à l'avant-dernière phrase comme suit: „A cette fin, celle-ci peut ...“. Il est donné suite à l'observation rédactionnelle du Conseil d'Etat.

La Commission du Développement durable amende également le paragraphe 8 afin d'y remplacer une référence erronée.

Au regard de ce qui précède, l'article 3 se lira comme suit:

**Art. 3.** L'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 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. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.

**A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent chaque jour** 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 3**:

**1. au moins annuellement pour:**

**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 camionnettes;**

**e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial;**

**f) 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;**

**g) les remorques destinées au transport de personnes;**

**2. au moins annuellement pour**

a) les camionnettes;

b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial;

c) 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;

d) les remorques destinées au transport de personnes;

**3. 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**

a) 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;

b) les véhicules historiques;

c) 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;

**4. 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, si lors du contrôle technique périodique d'un véhicule routier dont question au point 1. sous a) à c) de l'alinéa qui précède, une**

**défectuosité ou une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement grand-ducal, est constatée, l'échéance du prochain contrôle technique périodique est ramenée à six mois.**

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 4, les véhicules routiers suivants ne sont pas soumis au contrôle technique périodique:

1. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h;
2. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;
3. les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
4. 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;
5. les véhicules historiques **qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1950.**

(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<sup>er</sup>. 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:

1. **après un accident ayant rendu nécessaire une réparation importante d'au moins un des principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins;**
2. 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;
3. 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;
4. 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 2., 3. et 4. de l'alinéa 1<sup>er</sup> 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:

1. Si les défectuosités ou non-conformités critiques constatées sur un véhicule routier constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ont une incidence négative sur l'envi-

ronnement, la circulation de ce véhicule est interdite jusqu'à la réparation des défauts constatés 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.

2. Les défauts 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:
  - a) entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;
  - b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;
  - c) 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 défauts 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.

3. Les défauts 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<sup>er</sup>. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

**Toutefois, les véhicules routiers dont question à l'alinéa 5 du paragraphe 1 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1, faire l'objet d'un contrôle endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique.**

Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune défaut ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1<sup>er</sup>.

Un véhicule routier dont les défauts ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 3 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 aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 3, les véhicules qui circulent sur le territoire du Luxembourg, et qui sont énumérés au présent alinéa, 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:

1. les autobus et les autocars;
2. les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
3. les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
4. 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 déficiences 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 déficiences ou non-conformités constatées sont à classer comme critiques 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 déficiences ou non-conformités peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux déficiences 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 déficience 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 déficiences ou non-conformités majeures ou critiques 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 critiques constatées sur un véhicule immatriculé dans un autre pays, est réglé par voie de règlement grand-ducal.

**A compter du 20 mai 2018, 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 critiques 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, **qui** est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle, **est fixé par règlement grand-ducal. 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 4 de l'article 4ter, de l'instruction du dossier. A cette fin, celle-ci 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 5** du paragraphe 2 de l'article 4."

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'émet aucune remarque à l'endroit de cet article.

*Article IV initial (nouvel article 4)*

Afin d'agencer toutes les dispositions relatives au contrôle technique dans des articles qui se succèdent, l'article 4ter est renuméroté en article 4sexies de la loi modifiée du 14 février 1955. Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

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

Pour des raisons de lisibilité, le Conseil d'Etat exige que les auteurs procèdent de manière formelle au remplacement de tous les renvois à l'article 4ter ancien dans le dispositif par celui à l'article 4sexies. La Commission amende donc cet article afin de donner suite à cette remarque et l'article 4 se lira comme suit:

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

**Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article 4ter est remplacée par celle à l'article 4sexies.**

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'émet aucune remarque à l'endroit de cet article.

*Article V initial (nouvel article 5)*

L'article sous rubrique a pour objet de conférer à l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955 un nouveau contenu. Le nouvel article 4ter précise que tout organisme de contrôle technique doit être titulaire d'un agrément ministériel. Il arrête ensuite les conditions qui doivent être remplies pour obtenir cet agrément, les conditions dans lesquelles il peut être retiré ou suspendu ainsi que les procédures y relatives. L'article contient en outre une disposition relative aux prix maxima que les organismes de contrôle sont autorisés à percevoir sur les usagers, ainsi que des dispositions pénales. Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit:

**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 technique 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 œuvre. 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."

Outre des propositions rédactionnelles, intégralement reprises par la Commission, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

L'article utilise des concepts qui ne sont pas autrement définis. Le Conseil d'Etat demande, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, que les auteurs définissent les termes „installations“, „infrastructures“ et „équipements“, à moins que lesdites expressions ne soient déjà consacrées par le droit européen. La Commission donne suite à cette opposition formelle:

- les termes „installations“ et „équipements“ étant des expressions consacrées par le droit européen (cf. article 11 de la directive 2014/45/UE et annexe III de la même directive), il n'est pas nécessaire de les définir dans le projet de loi;
- le terme „infrastructures“ englobant à la fois les „installations“ et les „équipements“, le point e) (nouveau point 5.) de l'alinéa 1<sup>er</sup> est reformulé comme suit, alors que l'alinéa 2 est supprimé: **„5. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règlement grand-ducal, qui règle en outre les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique;“**

Selon le paragraphe 1<sup>er</sup>, point f), combiné au paragraphe 2, l'organisme postulant à un agrément ministériel comme organisme de contrôle technique doit justifier de son honorabilité, qui s'apprécie sur base des dispositions de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales.

Aux termes du paragraphe 1<sup>er</sup>, point b) de l'article 4<sup>ter</sup>, la détention par l'organisme candidat d'une autorisation d'établissement est un préalable nécessaire à l'obtention de l'agrément ministériel comme organisme de contrôle technique. Etant donné que l'honorabilité professionnelle de l'organisme candidat a déjà été appréciée dans le cadre de l'octroi de l'autorisation d'établissement, le Conseil d'Etat ne voit pas l'intérêt de soumettre l'honorabilité professionnelle du même candidat à l'appréciation de deux autorités ministérielles différentes, d'autant plus que les critères d'appréciation sont identiques. Dans le but d'éviter des appréciations contradictoires, le Conseil d'Etat demande de faire abstraction de l'appréciation de l'honorabilité professionnelle de l'organisme candidat dans le cadre de la procédure d'octroi de l'agrément ministériel comme organisme de contrôle technique.

La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de supprimer le paragraphe 2 en renumérotant les paragraphes suivants en conséquence. Par ailleurs, les termes „d'honorabilité professionnelle“ sont supprimés au paragraphe 7.

Au paragraphe 3, dernier alinéa, le Conseil d'Etat propose de biffer dans l'expression „garantie bancaire jugée suffisante“ le mot „jugée“. Il est donné suite à cette observation rédactionnelle.

D'après le paragraphe 5, alinéa 1<sup>er</sup>, la demande à présenter au ministre doit comprendre „tous les renseignements nécessaires à son appréciation, dont en particulier tous ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution“. L'expression „en particulier“ laisse sous-entendre qu'à côté des renseignements prescrits par la loi et les règlements pris en son exécution, il en existe encore d'autres sur lesquels la décision ministérielle est susceptible de se fonder, ce qui est contraire au principe de la sécurité juridique. Le Conseil d'Etat exige donc, sous peine d'opposition formelle, que le cadre légal et réglementaire indique, de manière exhaustive, les renseignements que doit contenir la demande. Par ailleurs, il suggère de remplacer l'expression „lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception“ par l'expression „lettre recommandée avec accusé de réception“. La Commission donne suite à ces deux remarques.

Au paragraphe 5, alinéa 3, le Conseil d'Etat propose d'écrire que „la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la commission du contrôle technique sont précisées par règlement grand-ducal“. Par ailleurs, la Haute Corporation préconise d'éviter la formule „sur le vu de l'avis motivé de ...“ et de la remplacer par une formule du type „après avoir demandé l'avis de ...“, sinon de fixer un délai dans lequel l'avis en question doit être émis et de prévoir que, passé ce délai, la décision ministérielle sera prise sans cet avis. En outre, comme il n'existe qu'une seule commission du contrôle technique, il faut, sur le plan rédactionnel écrire „la commission du contrôle technique“ au lieu „d'une commission du contrôle technique“. La Commission donne suite à ces remarques.

D'après le paragraphe 5, alinéa 4, „les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande“. Le texte ne précise pas de quels frais il s'agit. Afin d'éviter tout reproche d'arbitraire, le Conseil d'Etat demande qu'il soit établi un barème réglementaire selon lequel les frais d'instruction sont calculés. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat et d'introduire un amendement afin de préciser que les frais d'instruction seront fixés par règlement grand-ducal.

Le paragraphe 5, alinéa 5, dispose que la décision ministérielle doit intervenir „au plus tard endéans les trois mois de la réception de la demande complète“, à moins que ce délai n'ait été prorogé d'un mois, dans les conditions fixées par la disposition. La disposition en projet fait courir le délai imparti au ministre pour prendre sa décision à partir „de la réception de la demande complète“. Le Conseil d'Etat préférerait de remplacer l'expression „demande complète“ par l'expression „dossier complet“ déjà utilisée à l'article 31, paragraphe 2, de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel et certaines professions libérales. Par ailleurs, la disposition en projet reste muette sur le point de savoir si, à défaut de décision ministérielle dans les délais impartis, le demandeur bénéficie ou non d'un agrément tacite. A moins pour les auteurs d'établir l'existence d'une raison impérieuse d'intérêt général au sens de la loi modifiée du 24 mai 2011 relative aux services dans le marché intérieur, la demande d'agrément est censée acceptée. Dans ce cas, il serait utile de compléter le paragraphe 5, alinéa 5, par une disposition en ce sens. Tenant compte des considérations qui précèdent, le paragraphe 5, alinéa 5, pourrait être libellé comme suit: „La décision ministérielle intervient au plus tard dans les trois mois à compter de la réception du dossier complet. Ce délai peut exceptionnellement être prorogé d'un mois si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial. L'absence de décision ministérielle dans les délais impartis vaut agrément tacite.“. La Commission fait sienne ce nouveau libellé.

Si le Conseil d'Etat était suivi dans sa demande, formulée à l'endroit du paragraphe 2, d'y supprimer la référence à l'honorabilité professionnelle, le paragraphe 7, alinéa 1<sup>er</sup>, devrait être adapté en conséquence et se lirait dès lors comme suit:

„L'organisme de contrôle technique doit pouvoir établir à tout moment qu'il satisfait aux exigences de capacité financière et de capacité professionnelle spécifiées aux paragraphes 3 et 4.“. La Commission fait sienne cette proposition

Dans ses considérations générales, le Conseil d'Etat regrette que les auteurs n'aient pas, dans l'intérêt d'un service public de qualité, songé à introduire dans le projet de loi des exigences minimales d'exploitation des centres de contrôle. La permanence et la continuité du service public, ainsi que son accessibilité aux usagers, réclament que les centres de contrôle accueillent leurs clients pendant des plages horaires fixées d'avance. Le projet de loi prévoit que chaque organisme de contrôle dispose obligatoirement d'un centre de contrôle répondant aux exigences légales et réglementaires, mais il ne leur impose pas d'y accueillir les clients. La commission décide de suivre le Conseil d'Etat dans sa réflexion

concernant la permanence et la continuité du service de contrôle technique. Ainsi, entre l'alinéa 2 et l'alinéa 3 du paragraphe 7 de l'article 4<sup>ter</sup>, un nouvel alinéa est inséré avec le libellé suivant:

**„L'ouverture hebdomadaire de tout centre de contrôle technique exploité par l'organisme de contrôle technique doit s'étendre sur au moins quarante heures en dehors des semaines comportant un jour férié légal et sans préjudice de la possibilité de fermer annuellement le centre pendant deux semaines au maximum en vue de pourvoir à son entretien technique. Toute fermeture due à des circonstances supplémentaires exceptionnelles doit être autorisée au préalable par le ministre.“**

Au vu de cet amendement, il est proposé de supprimer les termes „et exploiter régulièrement celui-ci“ à l'endroit de l'article 4<sup>ter</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 4, deuxième tiret.

Par ailleurs, la Commission décide de suivre le Conseil d'Etat et la Chambre des Métiers en leur demande de définir dans le projet de loi les critères auxquels doivent satisfaire la mise à disposition des inspecteurs de contrôle et les relations entre l'organisme de contrôle et les tiers mettant à disposition leurs infrastructures. L'article 4<sup>ter</sup> est donc ré-agencé afin de regrouper les dispositions concernant la mise à disposition d'inspecteurs de contrôle technique dans un paragraphe à part, nouveau paragraphe 7, les paragraphes subséquents étant renumérotés en conséquence. Ce nouveau paragraphe 7 se lira comme suit:

**„(7) L'organisme de contrôle technique met à disposition ses inspecteurs à un tiers, qui met à disposition de l'organisme des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et qui remplit les conditions suivantes:**

- 1. être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011**
- 2. justifier d'une autorisation établie en vertu de la législation sur les établissements classés valable pour le site d'exploitation où le contrôle technique est effectué;**
- 3. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions de fonctionnement et de vérification déterminés par règlement grand-ducal;**
- 4. avoir conclu un contrat d'assurance couvrant les dommages que peuvent être causés lors des opérations de contrôle technique;**
- 5. garantir aux inspecteurs de pouvoir effectuer le contrôle technique en toute indépendance.**

**Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, dont un modèle-type peut être arrêté par règlement grand-ducal.**

**La tarification de cette mise à disposition a lieu sur base d'un prix forfaitaire arrêté par voie de règlement grand-ducal.“**

En ce qui concerne le paragraphe 7, alinéa 4, le Conseil d'Etat suggère de remplacer les mots „peut charger“ par le mot „charge“. La commission parlementaire fait sienne cette proposition. Par ailleurs, pour tenir compte des adaptations préconisées afin de suivre l'opposition formelle du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 5, le terme „infrastructures“ est remplacé par „installations“. En outre, il est décidé de remplacer à la troisième phrase de l'alinéa les termes „à ses“ par „aux“, pour permettre à la Commission du contrôle technique de vérifier également les installations et équipements des garagistes recourant à la mise à disposition d'inspecteurs.

Pour ce qui est du paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup>, (xxx) énonce une série de faits juridiques dont la survenance entraîne le retrait de l'agrément „sans autre forme de procédure“. Le retrait visé constitue une décision administrative, laquelle doit être prise dans le respect des règles de la procédure administrative non contentieuse. Le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, de supprimer l'expression „sans autre forme de procédure“. Il est donné suite à cette opposition formelle du Conseil d'Etat.

La Haute Corporation propose encore de rédiger l'alinéa 1<sup>er</sup> in fine comme suit: „... ou si l'autorisation d'établissement dont question au paragraphe 1<sup>er</sup> a été retirée“. Le Conseil d'Etat est suivi.

D'après le paragraphe 8, alinéa 3, les décisions de retrait ou de suspension de l'agrément sont prises par le ministre, qui fonde sa décision sur les résultats d'une enquête administrative à diligenter par la commission du contrôle technique. Le Conseil d'Etat propose de conférer à l'alinéa sous avis la teneur suivante:

**„Sauf dans les cas visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les décisions de suspension ou de retrait de l'agrément prises par le ministre sont précédées d'une enquête administrative à effectuer par la commission du**

contrôle technique. A cet effet, la commission instruit les dossiers et entend les représentants de l'organisme. Elle peut s'entourer de toutes les informations qu'elle juge utiles et peut s'adjoindre des experts. La commission présente au ministre les résultats de son enquête dans un avis motivé qui contient une proposition sur la décision à prendre."

Le Conseil d'Etat est suivi.

En ce qui concerne le paragraphe 9, le Conseil d'Etat est d'avis que l'introduction de prix maxima ne constitue pas „une pratique uniforme en matière de prix“ relevant du champ d'application de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence. Aux termes de l'article 29, alinéa 2, point 2c), de cette loi, „le Conseil [supérieur de la concurrence] est obligatoirement consulté sur tout projet de loi ou de règlement ... instituant un régime nouveau ayant directement pour effet ... d'imposer des pratiques uniformes en matière de prix ou de conditions de ventes“. L'avis afférent du Conseil supérieur de la concurrence fait défaut au dossier soumis au Conseil d'Etat. Dans ces circonstances, le Conseil d'Etat aurait apprécié de disposer de l'avis en question.

De la même manière, la Chambre des Métiers, dans son avis du 31 octobre 2014, soulève, d'une part, un risque de non-conformité avec les dispositions de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence, et, suggère, d'autre part, que le Conseil de la concurrence soit saisi conformément à l'article 29 de la loi du 23 octobre 2011 précitée.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat et la Chambre des Métiers et de demander l'avis du Conseil supérieur de la concurrence. En outre, elle décide de transférer les tarifs maxima du projet de loi vers le projet règlement grand-ducal (en fonction de l'avis du Conseil de la Concurrence) et donc de supprimer le paragraphe 9.

Le paragraphe 10 contient des dispositions pénales en relation avec les infractions à l'encontre de l'article 4ter. L'alinéa 1<sup>er</sup> dispose que „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“. Le Conseil d'Etat estime que l'expression „les infractions au présent article“ ne présente pas la précision requise pour répondre au principe de la légalité des peines et des incriminations, inscrit à l'article 14 de la Constitution. Il s'oppose donc formellement au paragraphe 10, alinéa 1<sup>er</sup>. Il est donné suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat. Le paragraphe 10 est amendé et précisé.

Au regard de ce qui précède, l'article 5 se lira donc comme suit:

**Art. 5.** A la suite de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4ter, libellé comme suit:

„**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:

1. avoir une personnalité juridique propre;
2. 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;
3. effectuer le contrôle technique à titre principal;
4. 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;**
5. **disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règlement grand-ducal, qui règle en outre les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique;**
6. respecter les exigences des paragraphes 2, 3, 6 et 7 et disposer du personnel remplissant les conditions du paragraphe 3, alinéas 2 et 3;



7. 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 technique 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.~~

(2) 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:

1. ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;
3. capital d'exploitation;
4. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et équipements;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'organisme;
6. 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.

(3) 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 4<sup>quater</sup>.

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 œuvre. Il doit disposer d'un système d'assurance-qualité qui est accrédité selon les normes techniques à déterminer par règlement grand-ducal.

(4) Pour obtenir un agrément, l'organisme doit présenter au ministre, par lettre recommandée avec accusé 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 après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement sont précisées 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. **Ces frais sont fixés par règlement grand-ducal.**

La décision ministérielle intervient au plus tard dans les trois mois à compter de la réception du dossier complet. Ce délai peut exceptionnellement être prorogé d'un mois si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial. L'absence de décision ministérielle dans les délais impartis vaut agrément tacite.

(5) 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.

(6) 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 et 3.

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.

**L'ouverture hebdomadaire de tout centre de contrôle technique exploité par l'organisme de contrôle technique doit s'étendre sur au moins quarante heures en dehors des semaines comportant un jour férié légal et sans préjudice de la possibilité de fermer annuellement le centre pendant deux semaines au maximum en vue de pourvoir à son entretien technique. Toute fermeture due à des circonstances supplémentaires exceptionnelles doit être autorisée au préalable par le ministre.**

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 charge la commission du contrôle technique de cette mission. Le titulaire de l'agrément est tenu d'assurer l'accès **aux installations et aux** 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.

**(7) L'organisme de contrôle technique met à disposition ses inspecteurs à un tiers, qui met à disposition de l'organisme des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et qui remplit les conditions suivantes:**

- 1. être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011;**
- 2. justifier d'une autorisation établie en vertu de la législation sur les établissements classés valable pour le site d'exploitation où le contrôle technique est effectué;**
- 3. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions de fonctionnement et de vérification déterminés par règlement grand-ducal;**
- 4. avoir conclu un contrat d'assurance couvrant les dommages que peuvent être causés lors des opérations de contrôle technique;**

**5. garantir aux inspecteurs de pouvoir effectuer le contrôle technique en toute indépendance.**

**Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, dont un modèle-type peut être arrêté par règlement grand-ducal.**

**La tarification de cette mise à disposition a lieu sur base d'un prix forfaitaire arrêté par voie de règlement grand-ducal.**

(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<sup>er</sup> a été retirée.

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.

Sauf dans les cas visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les décisions de suspension ou de retrait de l'agrément prises par le ministre sont précédées d'une enquête administrative à effectuer par la commission du contrôle technique. A cet effet, la commission instruit les dossiers et entend les représentants de l'organisme. Elle peut s'entourer de toutes les informations qu'elle juge utiles et peut s'adjoindre des experts. La commission présente au ministre les résultats de son enquête dans un avis motivé qui contient une proposition sur la décision à prendre.

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.

**(8) 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 à l'alinéa 1<sup>er</sup> correspondent au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.**

(9) Les infractions aux **prescriptions édictées en vertu des paragraphes 1<sup>er</sup>, 2, 3, 5, 6 et 7 du** 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.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes:

- il rappelle que, concernant le paragraphe 4, il avait, dans son avis précité du 22 juin 2015, critiqué l'expression „en particulier“ au motif qu'elle pouvait laisser sous-entendre „qu'à côté des renseignements prescrits „par les lois et les règlements pris en son exécution“, il en existe encore d'autres sur lesquels la décision ministérielle est susceptible de se fonder“. La critique était assortie d'une opposition formelle au nom de la sécurité juridique. Pour tenir compte de cette opposition formelle, les auteurs ont supprimé dans le texte initial les mots „en particulier“. A la suite de cette suppression, le texte en cause se lit comme suit: „... tous les renseignements nécessaires à son appréciation, dont tous ceux prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.“ Le texte, dans sa nouvelle version, s'expose toujours à la même critique, alors que l'emploi du mot „dont“ laisse en effet sous-entendre qu'il existe encore d'autres renseignements sur lesquels le ministre peut fonder sa décision et qui ne sont pas prévus par la loi et les règlements pris en son exécution. Dans ces

circonstances, le Conseil d'Etat doit maintenir son opposition formelle. Celle-ci serait toutefois sans objet si la partie de phrase critiquée était rédigée comme suit: „... tous les renseignements nécessaires à son appréciation, prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.“

- pour ce qui est du nouveau paragraphe 9, le Conseil d'Etat estime que, du point de vue de la précision avec laquelle le justiciable peut prendre connaissance des comportements pénalement répréhensibles, la nouvelle formulation n'est pas plus éloquente que la formulation précédente. Elle contient en plus une autre source d'imprécision: que faut-il en effet comprendre par „*prescriptions édictées en vertu*“ de certains paragraphes? Les prescriptions visées, procèdent-elles d'actes à caractère réglementaire ou bien d'actes à caractère individuel, ou bien des deux? Pour l'ensemble de ces considérations, le Conseil d'Etat n'est pas en mesure de lever l'opposition formelle. A la lecture du nouvel article 4<sup>ter</sup> en projet, le Conseil d'Etat a décelé deux comportements qui, à son avis, doivent être punis pénalement. Il s'agit, premièrement, par référence au paragraphe 1<sup>er</sup>, du fait d'effectuer le contrôle technique de véhicules sans être en possession de l'agrément requis à cet effet. Il s'agit, deuxièmement, par référence au paragraphe 5, du fait par le titulaire d'un agrément de ne pas avoir notifié au ministre les changements susceptibles d'affecter la validité de l'agrément ou d'en rendre la modification nécessaire. En ce qui concerne les comportements fautifs pouvant se dégager des autres paragraphes visés de l'article en question, le Conseil d'Etat est à se demander s'ils doivent nécessairement être punis pénalement. Ne suffirait-il pas que le non-respect par le titulaire des prescriptions de ces paragraphes entraîne le retrait de son agrément? Dans cette logique, le Conseil d'Etat pourrait s'accommoder d'un paragraphe 9, alinéa 1<sup>er</sup>, libellé comme suit: „Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros, ou de l'une de ces peines seulement, celui qui a procédé au contrôle technique de véhicules routiers sans être en possession de l'agrément prévu au paragraphe 1<sup>er</sup>. Est puni des mêmes peines, le titulaire de l'agrément prévu au paragraphe 1<sup>er</sup>, qui n'a pas, conformément au paragraphe 5, notifié au ministre tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément.“

La Commission décide de suivre ces suggestions.

#### *Article VI initial (nouvel article 6)*

Cet article a pour objet d'introduire un nouvel article 4<sup>quater</sup> dans la loi précitée du 14 février 1955. Selon l'article 4<sup>ter</sup>, paragraphe 4, alinéa 3, les organismes de contrôle technique ne peuvent charger des opérations de contrôle que du personnel agréé comme inspecteur de contrôle technique. Le nouvel article 4<sup>quater</sup> arrête les conditions d'accès à cet agrément ministériel, les conditions de formation continue, les conditions dans lesquelles l'agrément ministériel perd sa validité, peut être retiré ou voir sa durée de validité réduite ainsi que les procédures y relatives. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

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

„**Art. 4<sup>quater</sup>.** (1) En vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique dont question à l'article 4<sup>ter</sup>, 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 1<sup>er</sup> du présent paragraphe interviennent dans les formes légales de la législation sur la procédure administrative non contentieuse.“

La Commission du Développement durable décide de suivre l'intégralité des suggestions rédactionnelles du Conseil d'Etat et de réserver le libellé suivant à l'article sous rubrique:

**Art. 6.** A la suite de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4quater, libellé comme suit:

„**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

1. être détenteur du certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique délivré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
2. avoir une connaissance adéquate des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;
3. 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 1. de l'alinéa 1<sup>er</sup>.

(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 de la commission d'examen 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, l'inspecteur de contrôle technique 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 4<sup>ter</sup> de procéder à l'instruction du dossier et d'émettre un avis sur la conformité du dossier avec les dispositions du présent article.“

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

#### *Article VII initial (nouvel article 7)*

L'article sous rubrique a pour objet d'introduire un nouvel article 4<sup>quinquies</sup> dans la loi précitée du 14 février 1955. Il reprend les dispositions de l'actuel article 4<sup>bis</sup>, paragraphe 5 de la loi précitée du 14 février 1955.

En dehors d'une suggestion d'ordre purement rédactionnelle, l'article n'appelle pas d'observation du Conseil d'Etat. Cependant, pour tenir compte des adaptations préconisées afin de suivre l'opposition formelle du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article V initial (nouvel article 5), le terme „infrastructures“ est remplacé par „installations“. L'article 7 amendé se lira donc comme suit:

Art. 7. A la suite de l'article 4<sup>quater</sup> de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4<sup>quinquies</sup>, libellé comme suit:

„**Art. 4<sup>quinquies</sup>.** 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 **installations** 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.“

Ce nouveau libellé n'appelle aucun commentaire du Conseil d'Etat.

#### *Article VIII initial (nouvel article 8)*

Cet article prévoit de considérer comme abandonné un véhicule immobilisé pendant plus de 8 jours dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique. La commission parlementaire fait siennes les deux suggestions d'ordre rédactionnel du Conseil d'Etat et réserve le libellé suivant à cet article:

**Art. 8.** La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article 10 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacée par le texte suivant:

„Ce délai est ramené à huit 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.“

#### *Article IX initial (nouvel article 9)*

Les dispositions de cet article sont le corollaire de celles de l'article 4bis, paragraphe (6) et donnent 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. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

**Art. IX.** Le point 3) de l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> 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 par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ou le conducteur refusent de coopérer et de donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.“

Le Conseil d'Etat suggère de se référer aux „déficiences ou non-conformités critiques“ plutôt qu'aux „déficiences ou non-conformités dangereuses“. En outre, dans la phrase introductive, il faut écrire „loi précitée du 14 février 1955“ à la place de „loi modifiée du 14 février 1955 précitée“. La Commission fait siennes ces propositions et l'article 9 se lira comme suit:

**Art. 9.** Le point 3) de l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le texte suivant:

„3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une ou plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, 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 critiques 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 par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ou le conducteur refusent de coopérer et de donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.“

*Article X initial (nouvel article 10)*

Cet article introduit un nouvel article 17bis dans la loi précitée du 14 février 1955. Il s'agit d'une disposition transitoire réglant la durée de validité des certificats de contrôle délivrés avant une certaine date. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

**Art. X.** Un nouvel article 17bis est inséré à la loi modifiée 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.“

Le Conseil d'Etat indique que si la date visée par „jj.mm.aaaa“ est la date d'entrée en vigueur de la loi en projet, il y a lieu de s'y référer expressément. Sur les plans rédactionnel et de la présentation, le Conseil d'Etat propose d'écrire comme suit:

**„Art. 9.** A la suite de l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 17bis, libellé comme suit:

**„Art. 17bis.** Les certificats ...“ “

Les membres de la Commission confirment que „jj.mm.aaaa“ sera remplacé par la date d'entrée en vigueur du présent projet de loi, une fois que celle-ci sera connue, et réservent le libellé suivant à cet article:

**Art. 10.** A la suite de l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 17bis, libellé comme suit:

**„Art. 17bis.** 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.“

*Article XI*

Cet article prévoit que la future loi entrera en vigueur trois mois après sa publication au Mémorial et se lit comme suit:

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

La Commission du Développement durable décide d'introduire un amendement et de supprimer cet article afin de ne plus spécifier la date d'entrée en vigueur de la future loi.

Cet amendement n'appelle aucun commentaire du Conseil d'Etat.

\*

**IX. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**

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

\*



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

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les modifications suivantes sont apportées:

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 œuvre 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 1<sup>er</sup>, 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 1<sup>er</sup>.“

2. Les paragraphes 5 et 6 sont supprimés.

**Art. 2.** L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 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, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Mémorial et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Mémorial.

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 le ministre peut exempter certaines catégories de véhicules de l'immatriculation, les circonstances particulières dans lesquelles le ministre peut autoriser le report temporaire de l'immatriculation définitive d'un véhicule routier au Luxembourg, ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre peut autoriser 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:

1. 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:
  - a) 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;
  - b) 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 2. du paragraphe 3 de l'article 4bis;
  - c) 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.
2. 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:
  - a) 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;
  - b) dans un rayon de dix kilomètres autour du garage ou de l'atelier de réparation;
  - c) 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<sup>er</sup>, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1<sup>er</sup>, d'une réception nationale individuelle.

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

(4) Les modifications et les transformations d'un véhicule soumis à l'immatriculation qui 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 1<sup>er</sup> avant la remise en circulation sinon, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues.

Si les conditions sous 2. 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 et les transformations dont question à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont de nature à modifier la structure ou la conception technique d'un véhicule, en vue notamment d'en rendre possible un usage spécifique, cette modification ou transformation doit être réalisée selon les règles de l'art par un atelier technique légalement établi qui doit certifier l'exécution conforme de la modification ou transformation par une attestation de modification ou de transformation.

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

(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, 3 et 6 de 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 per-

sonnelles 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 œuvre 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. 3.** L'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 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. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.

A compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent chaque jour par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. 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 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 3:

1. au moins annuellement pour
  - 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 camionnettes;
  - e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial;
  - f) 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;
  - g) les remorques destinées au transport de personnes;
2. 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
  - a) 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;
  - b) les véhicules historiques;
  - c) 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;
3. 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, si lors du contrôle technique périodique d'un véhicule routier dont question au point 1. sous a) à c) de l'alinéa qui précède, une déféctuosité ou une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement grand-ducal, est constatée, l'échéance du prochain contrôle technique périodique est ramenée à six mois.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 4, les véhicules routiers suivants ne sont pas soumis au contrôle technique périodique:

1. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h;
2. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;
3. les cyclomoteurs et les quadricycles légers;

4. 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;
5. les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1<sup>er</sup> janvier 1950.

(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<sup>er</sup>. 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:

1. après un accident ayant rendu nécessaire une réparation importante d'au moins un des principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins;
2. 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;
3. 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;
4. 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 2., 3. et 4. de l'alinéa 1<sup>er</sup> 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:

1. Si les défectuosités ou non-conformités critiques 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;
2. 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:
  - a) entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;

b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;

c) 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 déficiences 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.

3. Les déficiences 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<sup>er</sup>. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

Toutefois, les véhicules routiers dont question à l'alinéa 5 du paragraphe 1 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1, faire l'objet d'un contrôle endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique.

Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune déficence ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1<sup>er</sup>.

Un véhicule routier dont les déficiences ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 3 est classé dans la catégorie correspondant à la déficence ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs déficiences 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 déficiences ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces déficiences ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les déficiences 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 aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 3, les véhicules qui circulent sur le territoire du Luxembourg, et qui sont énumérés au présent alinéa, 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:

1. les autobus et les autocars;
2. les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
3. les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
4. 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 critiques 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 corrigés, 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 critiques 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 défauts ou non-conformités majeures ou critiques constatées sur un véhicule immatriculé dans un autre pays, est réglé par voie de règlement grand-ducal.

A compter du 20 mai 2018, 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 défauts ou non-conformités critiques 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, qui est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle, est fixé par règlement grand-ducal.

(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 4 de l'article 4ter, de l'instruction du dossier. A cette fin, celle-ci 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 5 du paragraphe 2 de l'article 4.

**Art. 4.** L'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est renuméroté article 4sexies. Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article 4ter est remplacée par celle à l'article 4sexies.

**Art. 5.** A la suite de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4ter, libellé comme suit:

„**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:

1. avoir une personnalité juridique propre;
2. 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;



3. effectuer le contrôle technique à titre principal;
4. 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;
5. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règlement grand-ducal, qui règle en outre les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique;
6. respecter les exigences des paragraphes 2, 3, 6 et 7 et disposer du personnel remplissant les conditions du paragraphe 3, alinéas 2 et 3;
7. 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.

(2) 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:

1. ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;
3. capital d'exploitation;
4. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et équipements;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'organisme;
6. 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 suffisante.

(3) 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 œuvre. Il doit disposer

d'un système d'assurance-qualité qui est accrédité selon les normes techniques à déterminer par règlement grand-ducal.

(4) Pour obtenir un agrément, l'organisme doit présenter au ministre, par lettre recommandée avec accusé de réception, une demande comprenant tous les renseignements nécessaires à son appréciation, 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 après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions et les modalités de fonctionnement sont précisées 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. Ces frais sont fixés par règlement grand-ducal.

La décision ministérielle intervient au plus tard dans les trois mois à compter de la réception du dossier complet. Ce délai peut exceptionnellement être prorogé d'un mois si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial. L'absence de décision ministérielle dans les délais impartis vaut agrément tacite.

(5) 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.

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

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.

L'ouverture hebdomadaire de tout centre de contrôle technique exploité par l'organisme de contrôle technique doit s'étendre sur au moins quarante heures en dehors des semaines comportant un jour férié légal et sans préjudice de la possibilité de fermer annuellement le centre pendant deux semaines au maximum en vue de pourvoir à son entretien technique. Toute fermeture due à des circonstances supplémentaires exceptionnelles doit être autorisée au préalable par le ministre.

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 charge la commission du contrôle technique de cette mission. Le titulaire de l'agrément est tenu d'assurer l'accès aux installations et aux 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.

(7) L'organisme de contrôle technique met à disposition ses inspecteurs à un tiers, qui met à disposition de l'organisme des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et qui remplit les conditions suivantes:

1. être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011;
2. justifier d'une autorisation établie en vertu de la législation sur les établissements classés valable pour le site d'exploitation où le contrôle technique est effectué;
3. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions de fonctionnement et de vérification déterminés par règlement grand-ducal;

4. avoir conclu un contrat d'assurance couvrant les dommages que peuvent être causés lors des opérations de contrôle technique;
5. garantir aux inspecteurs de pouvoir effectuer le contrôle technique en toute indépendance.

Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, dont un modèle-type peut être arrêté par règlement grand-ducal.

La tarification de cette mise à disposition a lieu sur base d'un prix forfaitaire arrêté par voie de règlement grand-ducal.

(8) Le ministre peut retirer un agrément, 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<sup>er</sup> a été retirée.

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.

Sauf dans les cas visés à l'alinéa 1<sup>er</sup>, les décisions de suspension ou de retrait de l'agrément prises par le ministre sont précédées d'une enquête administrative à effectuer par la commission du contrôle technique. A cet effet, la commission instruit les dossiers et entend les représentants de l'organisme. Elle peut s'entourer de toutes les informations qu'elle juge utiles et peut s'adjoindre des experts. La commission présente au ministre les résultats de son enquête dans un avis motivé qui contient une proposition sur la décision à prendre.

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) Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25.000 euros, ou de l'une de ces peines seulement, celui qui a procédé au contrôle technique de véhicules routiers sans être en possession de l'agrément prévu au paragraphe 1<sup>er</sup>. Est puni des mêmes peines, le titulaire de l'agrément prévu au paragraphe 1<sup>er</sup>, qui n'a pas, conformément au paragraphe 5, notifié au ministre tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément.

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. 6.** A la suite de l'article 4<sup>ter</sup> de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4<sup>quater</sup>, libellé comme suit:

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

1. être détenteur du certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique délivré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
2. avoir une connaissance adéquate des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;
3. 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 1. de l'alinéa 1<sup>er</sup>.

(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 condi-

tions 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 de la commission d'examen 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, l'inspecteur de contrôle technique 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 4 de l'article 4<sup>ter</sup> de procéder à l'instruction du dossier et d'émettre un avis sur la conformité du dossier avec les dispositions du présent article.“

**Art. 7.** A la suite de l'article 4<sup>quater</sup> de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4<sup>quinquies</sup>, libellé comme suit:

„**Art. 4<sup>quinquies</sup>.** 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 installations 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. 8.** La deuxième phrase de l'alinéa 2 de l'article 10 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacée par le texte suivant:

„Ce délai est ramené à huit 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. 9.** Le point 3) de l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le texte suivant:

„3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une ou plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, 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 critiques 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 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. 10.** A la suite de l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 17bis, libellé comme suit:

„**Art. 17bis.** 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.“

Luxembourg, le 10 décembre 2015

*La Présidente-Rapporteuse,*  
Josée LORSCHÉ

