

N° 6715²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

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

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(31.10.2014)

Le projet de loi sous rubrique transpose d'une part les directives formant le paquet européen „contrôle technique“ et prévoit un allègement des règles applicables au contrôle technique des véhicules routiers. Le projet de loi sous rubrique propose, d'autre part, de réformer l'activité de contrôle technique des véhicules routiers afin d'ouvrir cette activité à la concurrence; il organise, dans ce contexte, la possibilité pour des infrastructures comme des garages de pouvoir servir de piste de contrôle technique. Si la Chambre des Métiers se prononce en faveur de l'allègement proposé concernant le contrôle technique des véhicules routiers, elle soulève différentes interrogations relatives à l'exercice de l'activité de contrôle technique, et en particulier à l'exercice du contrôle technique dans des garages.

*

Par sa lettre du 8 août 2014, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

*

1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous rubrique a pour objet d'alléger le cadre légal du contrôle technique des véhicules notamment afin de désengorger les stations de contrôle technique, et de transposer trois directives récentes y relatives, à savoir:

- la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil, du 3 avril 2014, relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE;
- la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil, du 3 avril 2014, relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE;
- la directive 2014/46/EU du Parlement européen et du Conseil, du 3 avril 2014, portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

Le projet de loi propose en conséquence différentes mesures allant en faveur d'un allègement du contrôle technique des véhicules routiers.

La Chambre des Métiers salue tout d'abord la suppression du contrôle technique des véhicules neufs, puisque le certificat de conformité communautaire permet de garantir la conformité des véhicules neufs aux exigences techniques minimales, que ce soit en matière de sécurité routière ou de nuisances environnementales.

L'immatriculation des véhicules neufs se fera en conséquence sur la base d'un contrôle administratif du certificat de conformité, et, le cas échéant, de l'attestation de transformation.

La suppression du contrôle technique des véhicules neufs, qui permet de réduire le coût et les formalités lors de l'achat d'un véhicule neuf, est une mesure attendue par le secteur artisanal des garagistes, **et la Chambre des Métiers émet le souhait que cette mesure puisse être effective dès le mois de janvier 2015 dans le cadre de l'auto-festival.**

Le projet de loi sous rubrique propose un allègement des échéances des contrôles techniques périodiques des véhicules, et la Chambre des Métiers note les allègements suivants proposés dans ce contexte:

- en ce qui concerne les voitures ordinaires, les motocycles, et les remorques d'une masse maximale autorisée entre 750 et 3.500 kg, l'échéance est portée à quatre ans après la première mise en circulation, au lieu des trois ans et demi comme actuellement; le deuxième contrôle sera à six ans, au lieu des quatre ans et demi comme actuellement, et les contrôles ultérieurs seront annuels;
- relativement aux petites remorques non destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg, le contrôle technique sera supprimé;
- pour les autobus, les autocars, les camions et les remorques d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg, l'échéance sera d'une année au lieu des 6 mois prévus actuellement; le contrôle des camionnettes restant annuel;
- en ce qui concerne les véhicules historiques, dont la définition donnée au niveau européen est désormais transposée¹, l'échéance sera biennale, avec une exemption pour les véhicules historiques dont la mise en circulation remonte à plus de 50 ans.

Le projet de loi sous rubrique prévoit d'autres allègements, tels que la suppression du contrôle technique d'office en cas de changement de propriétaire.

En complément à ces allègements le projet de loi sous rubrique propose de réformer l'accès à l'activité de contrôle technique afin d'ouvrir cette activité à la libre concurrence.

Actuellement, l'activité de contrôle technique n'est pas réellement ouverte à la concurrence en raison de conditions trop restrictives pour obtenir l'agrément ministériel qui sont mentionnées, tant dans le Code de la route, que dans le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Le projet de loi sous rubrique, qui réforme en conséquence les conditions pour obtenir l'agrément ministériel, prévoit que l'organisme du contrôle technique devra satisfaire aux obligations suivantes pour être agréé:

- avoir une personnalité juridique propre;
- être titulaire d'une autorisation d'établissement conformément à la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel, ainsi qu'à certaines professions libérales;
- effectuer le contrôle technique comme activité principale;
- disposer d'un centre de contrôle technique conforme aux exigences relatives au lieu d'exploitation tel que défini par la loi de 2011 précitée, qui soit aménagé et équipé de manière adéquate;
- disposer des installations et équipements ad hoc déterminés par un règlement grand-ducal, également soumis à l'avis de la Chambre des Métiers²;
- respecter des exigences en terme d'honorabilité, de capacité financière, de capacité professionnelle – non seulement au niveau de l'organisme, mais aussi au niveau du personnel en charge des opérations de contrôle technique (qui doit être titulaire d'un agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique) – , et d'accréditation.

1 Est historique un véhicule dont la date de la première mise en circulation remonte à au moins 30 ans, dont le type n'est plus produit et qui est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, sans qu'aucune modification essentielle n'ait été apportée aux caractéristiques de ses composants principaux.

2 Projet de règlement grand-ducal sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en oeuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil

Le projet de loi sous avis propose la mise en place d'une commission de contrôle technique ayant notamment pour mission de donner un avis motivé dans le cadre de la procédure d'agrément, ainsi que de contrôler les organismes agréés.

Le projet de loi sous avis prévoit que d'autres infrastructures pourront être mises à la disposition d'un organisme agréé, comme par exemple un garage, afin de servir de piste de contrôle technique, et d'assurer une meilleure couverture géographique de cette activité d'intérêt général.

Suivant les auteurs du projet de loi sous avis, cette possibilité de faire contrôler son véhicule, non seulement dans un centre de contrôle, mais aussi dans un garage, permet de proposer une multiplicité de stations de contrôle aux usagers et d'offrir ainsi un meilleur service grâce au désengorgement des stations.

Pour qu'une infrastructure puisse servir de piste de contrôle technique, le projet de loi sous avis précise que l'infrastructure, ses installations et équipements, ainsi que les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique doivent répondre aux mêmes exigences qui sont applicables à l'organisme agréé, et qui sont déterminées par règlement grand-ducal.

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.

Relativement aux dispositions relatives à la fixation de tarifs maxima, la Chambre des Métiers 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.

• Les éventuels conflits entre la procédure d'autorisation d'établissement et la procédure d'agrément

Le projet de loi sous avis entend conditionner l'agrément ministériel du Ministre ayant les transports dans ses attributions à une autorisation d'établissement qui est, conformément à la loi du 2 septembre 2011, délivrée par le Ministre ayant les autorisations d'établissement dans ses attributions.

Si le rattachement au droit d'établissement de l'activité de contrôle technique des véhicules routiers a le mérite d'homogénéiser le cadre légal des activités réglementées, ce rattachement n'est pas sans soulever certaines interrogations.

Aux yeux de la Chambre des Métiers, l'autorisation d'établissement des organismes de contrôle technique devrait être mieux précisée par le projet de loi sous rubrique, car non seulement l'activité de contrôle technique n'est pas visée par le cadre légal et réglementaire du droit d'établissement, mais, de plus, les conditions traditionnelles appréciées par le droit d'établissement (notamment en terme d'honorabilité et de capacité professionnelles) sont reprises par le projet de loi sous avis dans le cadre de la procédure d'agrément ministériel.

Afin d'éviter des conflits de compétence entre les deux ministères concernés par ces deux procédures complémentaires mais interdépendantes, la Chambre des Métiers demande à ce que les contours de la procédure d'autorisation d'établissement de cette activité soient clairement précisés, ce dans un objectif d'efficacité et de simplification administrative.

• Des obligations de mise à disposition sans réelle consistance

Le projet de loi sous rubrique prévoit une double obligation de „mise à disposition“ réciproque, à savoir:

- une obligation à la charge des infrastructures, en faveur des organismes agréés de contrôle technique, de mettre à disposition des pistes de contrôle technique;
- une obligation à la charge des organismes agréés, en faveur des infrastructures, de mettre à disposition des inspecteurs de contrôle technique agréés.

La Chambre des Métiers est d'avis que ces obligations de mise à disposition réciproque manquent de précisions pour les motifs ci-dessous exposés.

a) Les incertitudes pour les garages désireux de servir de piste de contrôle technique

L'article V du projet de loi prévoit, pour l'obtention de l'agrément ministériel, que l'organisme effectuant le contrôle puisse „effectuer lesdits contrôles (...) le cas échéant, sur des infrastructures mises à la disposition de l'organisme“³.

Pour qu'une infrastructure, comme un garage, puisse servir de piste de contrôle technique, le projet de loi sous avis précise que l'infrastructure, ses installations et équipements, ainsi que les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique doivent répondre aux mêmes exigences que celles qui sont applicables à l'organisme agréé, et qui sont déterminées par règlement grand-ducal.

Or, la mise à disposition d'infrastructures n'étant pas une condition qui sera appréciée lors de l'agrément ministériel de l'organisme, la question se pose de savoir si, et sur quelle base légale, ces infrastructures seront ainsi déterminées comme étant habilitées pour servir de pistes de contrôle technique.

La Chambre des Métiers rappelle qu'à ce jour, conformément à l'article 16 du règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers, une infrastructure peut être agréée par l'organisme de contrôle technique sur base d'un cahier des charges approuvé par le Ministre.

Cette disposition n'étant pas reprise dans le projet de réforme sous avis, la Chambre des Métiers estime qu'une procédure spécifique pour agréer chaque infrastructure susceptible de proposer une piste de contrôle technique devrait être envisagée afin d'éviter tout risque de discrimination entre les différentes infrastructures.

De plus, seule une procédure d'agrément administratif des infrastructures éligibles permettra de garantir que les conditions d'impartialité et de transparence, nécessaires à la bonne exécution d'un service d'intérêt général, soient assurées.

b) Les incertitudes concernant la mise à disposition des inspecteurs de contrôle technique auprès des garages

Suivant l'article V du projet de loi sous avis, cette mise à disposition devra être faite dans des „conditions raisonnables“⁴.

Aux yeux de la Chambre des Métiers, cette obligation légale de l'organisme agréé de mettre son personnel à la disposition de certaines infrastructures n'a pas de réelle consistance car les critères pour qualifier une condition de „raisonnable“ sont des critères subjectifs, et aucune contrainte légale, ni aucune sanction, ne sont spécifiquement prévues en cas de non-respect de cette obligation par l'organisme agréé.

Il apparaît en conséquence nécessaire que les conditions de la mise à disposition des inspecteurs de contrôle technique soient mieux précisées afin que l'objectif évoqué d'assurer un fonctionnement correct du contrôle technique sur toute la couverture géographique nationale soit réalisé.

• La question de la libéralisation des prix tout en maintenant la fixation de tarifs maxima

Le projet de loi maintient le principe de la fixation de tarifs maxima pour cette activité.

Cependant, à la différence du régime actuel de l'article 4bis §3 du code de la route, le projet de loi sous rubrique opte pour une libéralisation des prix des différentes prestations à l'intérieur de ces tarifs maxima, et ne prévoit plus la possibilité que les prix des différentes prestations soient fixés par règlement grand-ducal.⁵

Si la Chambre des Métiers peut comprendre que la fixation de tarifs maxima est de nature à donner plus de souplesse aux organismes agréés de contrôle technique tout en protégeant les usagers de prix excessifs dans ce secteur où la concurrence par les prix est a priori insuffisante, elle souligne tout d'abord que, suivant l'article 29 de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence, le Conseil de la concurrence doit être obligatoirement saisi pour avis dès lors des „pratiques uniformes en matière de prix“ sont prévues.

3 Projet d'article 4ter (1) de la loi modifiée du 14 février 1955.

4 Projet d'article 4ter (7) de la loi modifiée du 14 février 1955.

5 Actuellement, le prix des différentes prestations de contrôle technique est précisé par le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

De plus, pour se conformer avec le principe de la liberté des prix tel qu'organisé par l'article 2 de la loi du 23 octobre 2011 précitée, elle indique que le projet de loi sous avis devrait déléguer cette fixation des tarifs maxima à un règlement grand-ducal; cette solution a, de plus, l'avantage de la souplesse au profit de l'Etat, car elle permet des adaptations rapides en fonction de l'évolution des prix, et de la concurrence dans ce secteur.

*

2. COMMENTAIRE DES ARTICLES

2.1. Ad article II du projet de loi relatif au projet d'article 4 (4) de la loi modifiée du 14 février 1955

Lorsqu'un véhicule est modifié par un garage, ce projet d'article mentionne que:

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

Il conviendrait de compléter cet article par une mention selon laquelle, dans une telle situation, le véhicule ne doit pas être soumis à un contrôle technique tel que prévu à l'article 4bis.

2.2. Ad article III du projet de loi relatif au projet d'article 4bis (3) de la loi modifiée du 14 février 1955

Ce projet d'article reprend au point c) les dispositions actuellement prévues à l'article 4bis (1) sous le point 5° qui prévoit qu'un véhicule devra faire l'objet d'un contrôle technique *„sur convocation spéciale du ministre, en cas de déféctuosité technique d'un organe pouvant affecter la sécurité du véhicule, à signaler au ministre par la compagnie d'assurance qui a fait constater cette déféctuosité 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“*.

Il a été cependant constaté qu'en pratique, les compagnies d'assurance ne signalent pas systématiquement cette nécessité de repasser le contrôle technique en cas d'accident grave.

Cette disposition devrait donc être aménagée en conséquence.

2.3. Ad article V du projet de loi relatif au projet d'article 4ter (5) de la loi modifiée du 14 février 1955

Ce projet d'article mentionne, relativement à la commission de contrôle technique ayant notamment pour missions de donner un avis motivé dans le cadre de la procédure d'agrément, ainsi que de contrôler les organismes agréés, que: *„La composition, les attributions, et les modalités de fonctionnement sont déterminées par règlement grand-ducal“*.

La Chambre des Métiers relève que les attributions de cette commission ne sont pas déterminées par règlement mais bien par le présent projet de loi sous rubrique, notamment aux pages 9, 12, 13 et 14.

Afin que cet article corresponde à la réalité, et soit de plus en conformité avec les articles 11 §6 et 36 de la Constitution, une rédaction pourrait être envisagée comme suit: *„La composition et les modalités de fonctionnement sont déterminées par règlement grand-ducal, qui en précisera les attributions“*.

2.4. Ad article V du projet de loi relatif au projet d'article 4ter (9) de la loi modifiée du 14 février 1955

Le projet de loi maintient la fixation de tarifs maxima par référence *„au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation“* et mentionne les maxima suivants:

- 7,50 euros, respectivement 30 euros, pour la prestation principale si l'opération de contrôle technique porte sur un véhicule dont la masse est de moins, respectivement plus, de 3.500 kg;

- 30 euros pour le tarif horaire maximum;
- 100 euros pour le prix maximum pour toute prestation supplémentaire.

La Chambre des Métiers est d'avis, sans préjudice de celui du Conseil de la concurrence qui devrait être apporté, qu'un renvoi à un règlement grand-ducal pour la fixation des tarifs maxima serait préférable pour une plus grande souplesse, et ceci conformément à la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence.

Il conviendrait aussi que soit précisé que l'indice des prix à la consommation auquel se réfèrent ces tarifs soit bien celui du 1er janvier 1948 – et non pas l'indice indice général base 100 de 2005 qui sert en matière d'inflation – et qu'il s'agit de tarifs hors taxe sur la valeur ajoutée.

*

La Chambre des Métiers ne peut approuver le projet de loi lui soumis pour avis que sous la réserve expresse de la prise en considération de ses observations ci-avant formulées.

Luxembourg, le 31 octobre 2014

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Pour la Chambre des Métiers,

Le Président,
Roland KUHN

