



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 02 juillet 2015

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 23 mars 2015 (réunion jointe) et des 8, 11 (réunion jointe) et 18 juin 2015
2. 6714 Projet de loi portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur: Madame Josée Lorsché
 - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
 - Présentation et adoption d'un projet de rapport
3. 6715 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
 - Rapporteur: Madame Josée Lorsché
 - Examen de l'avis du Conseil d'Etat
4. 6785 Projet de loi portant approbation du Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège, le 3 octobre 2014
 - Présentation et adoption du projet de rapport
5. Divers

*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, Mme Claudia Dall'Agnol (remplaçant M. Georges Engel), M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Serge Wilmes), M. Marco Schank, M. David Wagner

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, M. Romain Spaus, M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 23 mars 2015 (réunion jointe) et des 8, 11 (réunion jointe) et 18 juin 2015

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés

2. 6714 Projet de loi portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Les membres de la commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'État et adoptent l'intégralité de ses propositions, tel que repris en annexe du présent procès-verbal.

Madame la Présidente-Rapporteuse présente ensuite son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au courrier électronique n°148435. Suite à quelques modifications d'ordre purement rédactionnel, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

3. 6715 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Les membres de la commission parlementaire examinent les articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'État datant du 22 juin 2015.

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^{er}.** (...) » ;
- 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 I initial (nouvel article 1^{er})

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^{er}, 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^{er}. »

(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^{er}. À 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^{er}, 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^{er}. »

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 1er, d'une réception nationale individuelle.

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

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

Si les conditions sous b) du paragraphe 3 de l'article 4bis sont réunies, le véhicule doit en outre être soumis à un contrôle technique, tel que prévu audit article 4bis. Lorsque les modifications dont question à l'alinéa 1er sont de nature à modifier la structure ou la conception technique du véhicule, en vue notamment d'en rendre possible un usage spécifique, cette transformation doit être réalisée selon les règles de l'art par un atelier technique légalement établi qui doit certifier l'exécution conforme de cette transformation par une attestation de transformation.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Un règlement grand-ducal détermine la mise en 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'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

Au paragraphe 1^{er}, le Conseil d'État réclame un parallélisme plus rigoureux entre la disposition en question et l'article 1^{er}, 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. À cet effet, il propose de conférer à la deuxième phrase du paragraphe 1^{er} 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'État 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'État 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'État 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^{er} 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 4*bis* sont réunies, le véhicule doit en outre être soumis à un contrôle technique, tel que prévu audit article 4*bis*. Lorsque les modifications et les transformations dont question à l'alinéa 1^{er} 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^{er}. »

La Commission fait sienne cette proposition.

Le Conseil d'État propose de compléter le paragraphe 7, alinéa 1^{er} in fine comme suit :

« ... les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1^{er}, 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 4*bis*;

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^{er}, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1^{er}, 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^{er} 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 4*bis* sont réunies, le véhicule doit en outre être soumis à un contrôle technique, tel que prévu audit article 4*bis*. Lorsque les modifications et les transformations dont question à l'alinéa 1^{er} 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^{er}.

(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. »

Article III initial (nouvel article 3)

L'article sous rubrique a pour objet de modifier l'article 4*bis* 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 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 4*bis*.** (1) Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle.

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

Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés normalement d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont

mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.

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

a) au moins annuellement pour

- i. les autobus et les autocars;
- ii. les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
- iii. les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;
- iv. les camionnettes;
- v. les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial;
- vi. les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;
- vii. les remorques destinées au transport de personnes;

b) au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour

- i. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;
- ii. les véhicules historiques;
- iii. les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question;

c) au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers.

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

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

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

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

- a) avant sa remise en circulation sur la voie publique, après que le véhicule a fait l'objet d'une réparation importante rendue nécessaire par un accident;
- b) avant sa remise en circulation sur la voie publique, sur instruction de la SNCA, dans le cas d'un contrôle de conformité du véhicule effectué dans les conditions des paragraphes (3) et (4) de l'article 4 et ayant révélé une défectuosité ou une non-conformité de nature à en affecter la sécurité;

- c) sur convocation spéciale du ministre, en cas de défectuosité technique d'un organe pouvant affecter la sécurité du véhicule, à signaler au ministre par la compagnie d'assurance qui a fait constater cette défectuosité par un expert qu'elle a désigné à la suite d'un accident n'ayant pas donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal de la part des fonctionnaires de la Police grand-ducale ou en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de défectuosité grave ou de non-conformité manifeste constatée sur le territoire national de celles-ci dans le cadre d'un contrôle technique routier sur leur territoire;
- d) sur convocation spéciale du ministre, en cas de non-conformité manifeste du véhicule aux caractéristiques techniques figurant au procès-verbal d'agrément ou de défectuosité technique manifeste du véhicule, constatés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Si lors d'un contrôle technique routier une défektivité 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 défektivités 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 défektivités 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 défektivités 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'État émet les observations suivantes à l'endroit de cet article :

Au paragraphe 1^{er}, l'alinéa 1^{er} 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^{er}, de la directive 2014/45/UE, laquelle détermine en outre le contenu minimal du certificat de contrôle. Le Conseil d'État 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'État, 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^{er} : « *Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle **technique*** ».

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, le Conseil d'État 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'État, 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^{er}, alinéa 3, le Conseil d'État 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'État.

Le paragraphe 1^{er}, 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 ;
- il est introduit une nouvelle périodicité à 9 mois (au lieu d'un an) pour le contrôle technique périodique des poids lourds suite aux doutes exprimés par la SNCT/Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA), la Sécurité routière et l'OGBL/LCGB.

L'alinéa 5 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 ». Étant 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. À cet égard, le Conseil d'État 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 défektivité 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^{er} janvier 1950.

Si le Conseil d'État 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'État préconise de faire usage du vocabulaire utilisé par la directive 2014/47/UE et de qualifier les défektivités 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'État est suivi dans ses deux propositions.

Au paragraphe 6, alinéa 1^{er}, le Conseil d'État 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 paragraphe 1^{er}, 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 déficiences ou non-conformités dangereuses [critiques, selon le Conseil d'État] ou majeures » ont été constatées à la suite d'un contrôle approfondi. Le Conseil d'État peut se déclarer d'accord avec l'idée que le contrôle routier n'ayant révélé ni déficience 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. Étant 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'État exige, sous peine d'opposition formelle pour défaut de sécurité juridique suffisante et pour contrariété de la disposition sous examen à l'article 10**bis** 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'État 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'État, cette phrase est surabondante, alors qu'elle est redondante par rapport à l'article 17, paragraphe 1^{er}, alinéa 2, numéro 3 de la loi précitée du 14 février 1955. La Commission décide de suivre le Conseil d'État 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'État, sauf à écrire à l'avant-dernière phrase comme suit : « À cette fin, celle-ci peut ... ». Il est donné suite à l'observation rédactionnelle du Conseil d'État.

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 tous les neuf mois 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;

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 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^{er} 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^{er}. 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^{er} 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 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^{er}. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

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^{er}.

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^{er} 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 constatés à l'occasion du contrôle technique routier sont classés conformément aux dispositions du paragraphe 4.

Si lors d'un contrôle technique routier la ou les défauts ou non-conformités constatés 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 constatés 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 constatés 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. A défaut de 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 4^{ter}, 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. »

Article IV initial (nouvel article 4)

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

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

Pour des raisons de lisibilité, le Conseil d'État exige que les auteurs procèdent de manière formelle au remplacement de tous les renvois à l'article 4^{ter} ancien dans le dispositif par celui à l'article 4^{sexies}. 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 4^{ter} de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est renuméroté article 4^{sexies}. **Aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955, la référence à l'article 4^{ter} est remplacée par celle à l'article 4^{sexies}.**

Article V initial (nouvel article 5)

L'article sous rubrique a pour objet de conférer à l'article 4^{ter} de la loi précitée du 14 février 1955 un nouveau contenu. Le nouvel article 4^{ter} 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 4^{ter} est inséré à la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec le libellé suivant:

« **Art. 4^{ter}.** (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'État émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article :

L'article utilise des concepts qui ne sont pas autrement définis. Le Conseil d'État 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^{er} 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^{er}, 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^{er}, point b) de l'article 4^{ter}, 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. Étant 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'État 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'État 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'État 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'État 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^{er}, 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'État 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'État 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'État demande qu'il soit établi un barème réglementaire selon lequel les frais d'instruction sont calculés. La Commission décide de suivre le Conseil d'État 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'État 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. À 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'État 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^{er}, 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'État 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'État dans sa réflexion concernant d'assurer 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^{ter}, 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^{ter}, paragraphe 1^{er}, point 4, deuxième tiret.

Par ailleurs, la Commission décide de suivre le Conseil d'État 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^{ter} 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'État 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'État 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^{er}, (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'État 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'État.

La Haute Corporation propose encore de rédiger l'alinéa 1^{er} in fine comme suit : « ...ou si l'autorisation d'établissement dont question au paragraphe 1^{er} a été retirée ». Le Conseil d'État 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'État propose de conférer à l'alinéa sous avis la teneur suivante :

« Sauf dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}, 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. À 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'État est suivi.

En ce qui concerne le paragraphe 9, le Conseil d'État 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'État. Dans ces circonstances, le Conseil d'État 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'État 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 4^{ter}. L'alinéa 1^{er} 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'État 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^{er}. Il est donné suite à l'opposition formelle du Conseil d'État. Le paragraphe 10 est amendé et précisé.

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

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

« Art. 4^{ter}. (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^{quater}.

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^{er} 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^{er}, 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. À 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^{er} correspondent au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.**~~

(9) Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des paragraphes 1^{er}, 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. »

Article VI initial (nouvel article 6)

Cet article a pour objet d'introduire un nouvel article 4^{quater} dans la loi précitée du 14 février 1955. Selon l'article 4^{ter}, 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^{quater} 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^{quater} est inséré à la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec le libellé suivant:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 6. À 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^{er}.

(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^{ter} 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^{er} 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^{quinquies} dans la loi précitée du 14 février 1955. Il reprend les dispositions de l'actuel article 4^{bis}, 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'État. Cependant, pour tenir compte des adaptations préconisées afin de suivre l'opposition formelle du Conseil d'État 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. À la suite de l'article 4^{quater} de la loi précitée du 14 février 1955, il est inséré un nouvel article 4^{quinquies}, libellé comme suit :

« Art. 4^{quinquies}. 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. »

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'État 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 4^{bis}, 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 1er de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

« 3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une ou plusieurs déficiences ou non-conformités dangereuses, que le conducteur omet de payer le tarif mis en compte par l'organisme chargé du contrôle technique routier en cas de constatation d'une ou plusieurs déficiences ou non-conformités dangereuses ou majeures ou que l'entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur 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'État 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 1er 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 modifié du 14 février 1955 précitée avec le libellé suivant:

« Art. 17bis. *Disposition transitoire.*

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

Le Conseil d'État 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'État propose d'écrire comme suit :

« Art. 9.À 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. 9. À 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.

*

Les amendements ci-dessus seront envoyés au Conseil d'État dans les meilleurs délais.

4. 6785 Projet de loi portant approbation du Traité Benelux relatif à la coopération transfrontalière en matière d'inspection du transport routier, fait à Liège, le 3 octobre 2014

Madame la Présidente-Rapporteuse présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est renvoyé au courrier électronique n°148100. Le projet de rapport ne soulève aucun commentaire et est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de base pour les débats en séance plénière.

Luxembourg, le 8 juillet 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Synoptique des amendements au projet de loi adoptés le 8 juin 2015 et de l'avis complémentaire du CE 50.747 du 30 juin 2015

Amendements du 8 juin 2015	Avis complémentaire du CE 50.747 du 30 juin 2015	Version adaptée suite au deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat
Amendement 1 portant sur l'article 2		
L'article 2 se lira comme suit: Art. 2. Finalités du système CSA. (1) Le système CSA a les finalités suivantes: 1. constater et enregistrer, au moyen d'appareils automatiques définis à l'article 3, les infractions à la législation routière concernant:	/	/
a) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse, considéré comme contravention ou contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou comme délit en vertu de l'article 11bis de la loi précitée du 14 février 1955;	/	/
b) l'inobservation d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;	/	/
c) l'inobservation en dehors des	L'amendement apporté à l'article 2, paragraphe 1er,	

agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;	point 1), sous-point c), qui suit partiellement la proposition rédactionnelle du Conseil d'État, n'appelle <u>pas d'observation</u> .	
d) le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers ou une voie fermée, considéré comme contravention en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;	/	/
2. identifier le conducteur, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1.;	/	/
3. traiter les infractions visées au présent article en vue de décerner et de gérer les avertissements taxés visés à l'article 15 de la loi précitée du 14 février 1955;	/	/
4. traiter les infractions donnant lieu à un procès-verbal conformément à l'article 15, alinéa 4, points 1., 3., 4. et 5. de la loi précitée du 14 février 1955;	La modification apportée au point 4 du même paragraphe est une conséquence de l'amendement 8. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à son examen y relatif.	/
5. gérer les courriers des personnes concernées en relation avec les avertissements taxés qui leur sont envoyés;	/	/
6. transmettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, à la réduction des points dont est doté le permis de conduire, conformément à l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955.	/	/
(2) Au sens de la présente loi, on entend par „donnée“, toute donnée à caractère personnel telle	/	/

que définie à l'article 2 (e) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.		
(3) La constatation des infractions visées au paragraphe 1er, point 1. et détectées par les appareils automatiques définis à l'article 3 se fait conformément à l'article 9-2 du Code d'instruction criminelle.	L'ajout du nouveau paragraphe 3 à l'article 2 répond à diverses questions quant au degré d'automatisation du système CSA et de l'implication des agents ou officiers de police judiciaire, soulevées tant par le Conseil d'État dans son avis précité du 2 juin 2015 que par la Commission nationale pour la protection des données (CNPD). Le Conseil d'État tient à relever une incohérence au niveau de la terminologie employée par les auteurs. Afin d'y remédier, il propose de libeller le paragraphe 3 de la façon suivante : « (3) La constatation des infractions visées au paragraphe 1 ^{er} , point 1, se fait, au moyen des appareils automatiques définis à l'article 3, conformément à l'article 9-2 du Code d'instruction criminelle. »	Il est proposé de suivre le Conseil d'Etat. ⇒ La proposition de texte pour le nouveau paragraphe 3 est reprise. « (3) La constatation des infractions visées au paragraphe 1 ^{er} , point 1, se fait, au moyen des appareils automatiques définis à l'article 3, conformément à l'article 9-2 du Code d'instruction criminelle. »
(4) Lorsqu'une infraction autre que celles prévues au paragraphe 1er, point 1. est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun.	/	/
Amendement 2 portant sur l'article 3		
L'article 3 se lira dorénavant comme suit: Art. 3. Appareils automatiques. (1) Les appareils de contrôle automatisé destinés à constater et à enregistrer les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1er, point 1. désignés ci-après „les appareils	/	/

automatiques“, doivent être agréés ou homologués aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l’agrément ou l’homologation, conformément aux dispositions à déterminer par règlement grand-ducal qui fixe en outre les modalités d’utilisation de ces appareils automatiques.		
En ce qui concerne les appareils automatiques destinés à constater et à enregistrer l’infraction à la législation routière visée à l’article 2, paragraphe 1er, point 1. sous a), ils peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et être conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement et/ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points.	L’ajout de texte apporté à l’article 3, paragraphe 1 ^{er} , alinéa 2, répond à une remarque de la CNPD dans son avis du 25 février 2015 relative à l’introduction des radars dits « tronçon ». La CNPD a considéré utile à cet égard de préciser dans la loi les différents types de radar fixes ou mobiles et les différents types de mesure de vitesse, en vue d’introduire dans la législation les radars dits « tronçon ».	/
	À l’alinéa 2 du paragraphe 1er, le recours à « et/ou », que l’on peut généralement remplacer par « ou », est à proscrire.	Le Conseil d'Etat est suivi. ⇒ « et/ou » est remplacé par ou.
(2) Les données enregistrées par ces appareils automatiques font foi jusqu’à preuve du contraire.	/	/
(3) Pour l’application de la présente loi, le Centre est considéré comme étant le lieu de constatation de l’infraction par un officier ou agent de police judiciaire. Toutefois, pour l’application de l’article 26, paragraphe 1er du Code d’instruction criminelle le lieu où l’infraction est constatée et enregistrée au moyen des appareils automatiques est considéré comme étant le lieu d’infraction.	Les modifications apportées par cet amendement à l’article 3, paragraphe 3, n’appellent pas d’observation de la part du Conseil d’État.	/
Lorsque le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est constaté par le relevé d’une vitesse moyenne, entre deux points, supérieure à la vitesse maximale autorisée entre ces	Le Conseil d’État donne cependant à considérer que la spécificité des radars dits « tronçon » n’est pas de mesurer la vitesse entre deux points distincts, mais que cette mesure se fait à travers deux unités de	Il est proposé de suivre le Conseil d'Etat. ⇒ La proposition de texte pour l’alinéa 2 est reprise.

deux points, le lieu de l'infraction est le deuxième point.	mesurage distinctes séparées par une distance relativement grande. La question soulevée par leur introduction relève dès lors moins de la nature de la contravention constatée, qui est celle d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse, que du fait que l'appareil mémorise lors du premier point de passage l'ensemble des voitures afin de calculer ultérieurement leur vitesse moyenne sur l'ensemble du tronçon qui sépare les deux unités de mesurage. Le Conseil d'État entend ainsi le souci exprimé par la CNPD plutôt par rapport à la protection de données à caractère personnel. Étant donné que l'article 2 du projet de loi sous avis indique d'autres infractions à faire constater par le système CSA, il serait préférable de prévoir le principe des radars dits « tronçon » au paragraphe 3, alinéa 2. À cet effet, le Conseil d'État propose de libeller cet alinéa de la façon suivante : « Lorsque le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est constaté au moyen d'un appareil de contrôle automatisé destiné à relever une vitesse moyenne supérieure à la vitesse maximale autorisée entre deux points de mesure, le lieu de l'infraction est le deuxième point. »	« Lorsque le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est constaté au moyen d'un appareil de contrôle automatisé destiné à relever une vitesse moyenne supérieure à la vitesse maximale autorisée entre deux points de mesure, le lieu de l'infraction est le deuxième point. »
(4) Lorsqu'aucun dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse n'est constaté, les données traitées et la vitesse moyenne calculée correspondante sont supprimées au plus tard vingt-quatre heures après leur enregistrement.	L'ajout de la disposition figurant au paragraphe 4 répond à une observation du Conseil d'État et trouve son accord.	/
Amendement 3 portant sur l'article 4		
L'article 4 se lira comme suit: Art. 4. Responsabilité.	Les modifications portant sur l'article 4, paragraphe 1 ^{er} , alinéa 1 ^{er} , n'appellent pas	/

<p>(1) Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1er de l'article 14bis de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation prévu par la loi précitée du 14 février 1955, du véhicule à l'aide duquel une infraction à la législation routière énumérée à l'article 2, paragraphe 1er, point 1. est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1er, point 1., lorsque celle-ci est constatée au moyen des appareils automatiques, sous les réserves prévues au paragraphe 2.</p>	<p>d'observation de la part du Conseil d'État.</p>	
<p>Sous réserve du paragraphe 3, la personne déclarée redevable pécuniairement en application du présent paragraphe n'est pas responsable pénalement de l'infraction et l'application de ces dispositions ne donne lieu ni à une inscription au casier judiciaire, ni à une prise en compte au titre de la récidive, ni à une interdiction de conduire, ni à une réduction de points conformément à l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955.</p>	<p>Celle apportée à l'alinéa 2 de ce paragraphe est à considérer avec celle au paragraphe 3. Elles répondent à l'opposition formelle du Conseil d'État dans son avis précité du 2 juin 2015.</p>	<p>/</p>
	<p>À l'alinéa 2 du paragraphe 1er, il y a lieu de supprimer l'espace entre les termes « 2 » et « bis » afin d'écrire «... article 2bis de la loi ... ».</p>	<p>Le Conseil d'Etat est suivi dans sa remarque d'ordre légistique.</p>
<p>Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation du véhicule à l'aide duquel une infraction est commise est une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1er incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe 2.</p>	<p>/</p>	<p>/</p>

<p>Lorsque le véhicule à l'aide duquel une infraction est commise est loué à un tiers au moment de l'infraction, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1er incombe au locataire, sous les réserves prévues au paragraphe 2.</p> <p>Dans le cas où le véhicule à l'aide duquel une infraction est commise a été cédé avant la date de la détection de l'infraction, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1er incombe, sous les réserves prévues au paragraphe 2, au cessionnaire du véhicule.</p>	/	/
<p>(2) La responsabilité pécuniaire prévue au paragraphe 1er s'applique, à moins que la personne présumée pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1er n'établisse qu'au moment de l'infraction, le véhicule ne se trouvait pas sous sa garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux ou d'un événement de force majeure ou qu'elle ne fournisse des renseignements permettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.</p>	<p>Le Conseil d'État demande cependant de supprimer à travers tout le texte le terme « présumée » devant les termes « pécuniairement responsable ». Dans l'examen de l'article 4, repris dans son avis précité du 2 juin 2015, le Conseil d'État avait demandé de rendre « le texte sous avis cohérent à l'égard de l'utilisation des termes de « présomption de responsabilité pécuniaire ». En effet, tel que le Conseil d'État l'entend, le détenteur du véhicule est, dans un premier temps, redevable pécuniairement par le simple fait qu'il est le détenteur du véhicule au moyen duquel une infraction a été commise, sauf à indiquer l'identité du conducteur véritable du véhicule. Il n'y a dès lors pas lieu de parler de « présomption de responsabilité pécuniaire », mais uniquement de « responsabilité pécuniaire ». Le Conseil d'État a été suivi dans cette argumentation pour l'ensemble du texte. Il y a dès lors lieu de <u>appliquer également aux termes « personnes présumées pécuniairement responsable » à l'endroit du paragraphe 3.</u></p>	<p>Le Conseil d'Etat est suivi.</p> <p>⇒ Les termes « personne présumée pécuniairement responsable » sont remplacés par « personne pécuniairement responsable » dans tout le texte du projet de loi.</p>

<p>(3) Par le paiement spontané de l'avertissement taxé prévu à l'article 5, la personne présumée pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1er reconnaît l'infraction et avoir été le conducteur du véhicule au moment de l'infraction. Dans ce cas les dispositions de l'alinéa 1er de l'article 14bis de la loi précitée du 14 février 1955 sont d'application. Il en est de même en cas de constatation de la culpabilité de la personne présumée pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1er en tant que conducteur du véhicule au moment de l'infraction par la juridiction appelée à statuer.</p>	<p>Toujours au même paragraphe, il est proposé de remplacer dans la première phrase, les mots « reconnaît l'infraction et avoir été le conducteur du véhicule au moment de l'infraction » par ceux de « reconnaît avoir commis l'infraction » et de reformuler la troisième phrase de la façon suivante : « Il en est de même en cas de condamnation judiciaire de la personne pécuniairement responsable. »</p>	<p>Le Conseil d'Etat est suivi.</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒ les mots « reconnaît l'infraction et avoir été le conducteur du véhicule au moment de l'infraction » sont remplacés par ceux de « reconnaît avoir commis l'infraction ». ⇒ la 3^e phrase est remplacée par le libellé proposé par le Conseil d'Etat.
--	--	---

Amendement 4 portant sur l'article 6

<p>L'article 6 se lira comme suit: Art. 6. Paiement de l'avertissement taxé. (1) Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de 45 jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans la lettre recommandée prévue par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne ayant fait l'objet d'un avertissement taxé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes. (2) Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par la présente loi, les dispositions des alinéas 4 à 8 de l'article 15 de la loi précitée du 14 février 1955 s'appliquent.</p>	<p>Sans observation.</p>	<p>/</p>
--	--------------------------	----------

Amendement 5 portant sur l'article 7

<p>L'article 7 se lira comme suit:</p> <p>Art. 7. Procès-verbal.</p> <p>(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne présumée pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1er, doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception. En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception.</p> <p>(2) Si la personne concernée n'exerce pas son droit d'être entendue dans un délai de 45 jours, le procès-verbal est transmis au procureur d'Etat compétent. Le délai de 45 jours court à partir de la date où l'intéressé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.</p>	<p>Les modifications apportées aux paragraphes 1er et 2 n'appellent pas d'observation.</p>	<p>/</p>
<p>(3) En cas d'établissement d'un procès-verbal suite à la constatation dans le chef du conducteur d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum, il est procédé au retrait immédiat du permis de conduire conformément au paragraphe 13 de l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955.</p>	<p>La modification apportée au paragraphe 3 a été rendue nécessaire par l'entrée en vigueur de la loi du 22 mai 2015 modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.</p>	<p>/</p>
<p>Amendement 6 portant sur l'article 8</p>		

<p>L'article 8 se lira comme suit:</p> <p>Art. 8. Droit de contestation.</p> <p>(1) En application de l'article 4, paragraphe 2, la personne présumée pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1er, peut, dans un délai de 45 jours, contester être l'auteur de l'infraction. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.</p> <p>A cette fin, elle retourne par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception, le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné de l'un des documents suivants:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. du récépissé du dépôt de plainte pour soustraction frauduleuse ou détournement frauduleux ou d'une copie de la déclaration de destruction du véhicule; 2. d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant les nom, prénoms, sexe et adresse de la personne qu'elle désigne comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction; 3. d'une copie de contrat de cession du véhicule dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et de la preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs; 4. d'une copie du contrat de location. <p>Le formulaire de contestation indique en outre que son auteur a connaissance qu'une fausse déclaration de sa part l'expose à des sanctions pénales.</p>	<p>La modification à l'alinéa 1^{er} répond à une observation du Conseil d'État. La suppression du point b) au paragraphe 1^{er} est en rapport avec la modification du paragraphe 3 de l'article 4.</p>	<p>/</p>
<p>(2) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la</p>	<p>Le Conseil d'État suggère par ailleurs de</p>	<p>Le Conseil d'Etat est suivi.</p>

<p>contestation quant à sa recevabilité et transmet le dossier contenant toutes les informations relatives à l'infraction constatée, y compris, le cas échéant, le procès-verbal, au procureur d'Etat, hormis les cas où la contestation est recevable de plein droit conformément aux conditions ci-dessous.</p>	<p>reformuler l'alinéa 1^{er} (paragraphe 3 selon le Conseil d'État) comme suit : « (3) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'État. »</p>	<p>⇒ La proposition de texte du Conseil d'Etat est reprise.</p>
<p>La contestation est recevable, à condition: 1. d'être conforme aux exigences du paragraphe 1er ainsi que de l'article 9 et 2. en cas d'attestation dont question au paragraphe 1er, alinéa 2, point 2., de permettre d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction. Dans ce cas, la responsabilité pécuniaire dont question à l'article 4, paragraphe 1er, n'est pas engagée et le concerné en est informé par écrit.</p>	<p>Les amendements apportés au paragraphe 2 de l'article 8 visent à clarifier la procédure de la contestation. Le Conseil d'État propose de scinder les deux alinéas en deux paragraphes distincts, l'alinéa 1^{er} devenant le paragraphe 3 et l'alinéa 2 devenant le paragraphe 2. Le paragraphe 3 est par conséquent à renuméroter en paragraphe 4.</p>	<p>Le Conseil d'Etat est suivi. ⇒ Le ré-agencement proposé est repris.</p>
	<p>À des fins de cohérence, il y a lieu de remplacer à l'alinéa 2 (paragraphe 2 selon le Conseil d'État) le mot « recevable » par « admise ».</p>	<p>Le Conseil d'Etat est suivi. ⇒ le mot « recevable » est remplacé par « admise ».</p>
<p>(3) L'exercice de la contestation interrompt les délais de paiement et de prescription.</p>	<p>Le Conseil d'État note cependant qu'il y a une erreur dans la présentation du texte amendé au paragraphe 3 (4 selon le Conseil d'État). En effet, le Conseil d'État considère que la CNPD entend supprimer les deux premiers mots « L'exercice ». Par ailleurs, le Conseil d'État prend note que, contrairement au projet initial, la contestation interrompt dorénavant les délais de paiement et de prescription.</p>	<p>p.m.</p>
<p>Amendement 7 portant sur l'article 11 nouveau (article 10 initial)</p>		
<p>Le nouvel article 11 se lira comme suit: Art. 11. Droit d'accès aux données du système CSA.</p>	<p>Les amendements à l'article 7 font suite aux observations du Conseil d'État.</p>	<p>/</p>

<p>(1) Toute personne présumée pécuniairement responsable ou ayant été désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction a le droit de consulter la photo concernant le véhicule en infraction et les données à caractère personnel la concernant traitées dans le cadre de l'exploitation du système CSA. Elle peut donner une procuration écrite, datée et signée de sa main à une personne de son choix pour exercer ce droit pour elle.</p> <p>(2) Cette consultation se fait au Centre et sous le contrôle de la Police grand-ducale.</p> <p>(3) Lors de l'exercice du droit d'accès, toute personne autre que le conducteur est masquée sur la photo exhibée, sauf si la photo concerne un véhicule utilisé au moment de l'infraction dans le cadre de l'apprentissage ou de l'examen pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire.</p>		
<p>Amendement 8 portant sur l'article 13 nouveau (article 12 initial)</p>		
<p>Le nouvel article 13 se lira comme suit:</p> <p>Art. 13. Dispositions modificatives.</p> <p>(1) La loi précitée du 14 février 1955 est modifiée comme suit:</p> <p>1. L'alinéa 4 de l'article 15 est complété par un point 5. à insérer après le point 4. avec le libellé suivant:</p> <p>„5) en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum de la vitesse autorisée et d'au moins 20 km/heure par rapport à ce maximum.“</p> <p>2. La première phrase de l'alinéa 2 de l'article 16</p>	<p>L'amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État quant au fond.</p>	<p>/</p>

<p>est remplacée par le libellé suivant: „Jusqu’à remise de cette somme, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu.“ 3. L’article 16 est complété in fine par un alinéa nouveau avec le libellé suivant: „Les dispositions du présent article ne s’appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du (date à compléter) portant création du système de contrôle et de sanction automatisé.“</p>		
<p>(2) L’article 48-24 du Code d’instruction criminelle est complété in fine par un point 11 libellé comme suit: „11. Le fichier créé dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés.“</p>	/	/
	<p>Du point de vue légistique, il y a lieu d’écrire : « Art. 13. Dispositions modificatives. 1. La loi précitée du 14 février 1955 est modifiée comme suit : a) L’article 15, alinéa 4, est complété par un point 5) à insérer après le point 4) avec le libellé suivant : « 5) en cas de constatation d’un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum de la vitesse autorisée et d’au moins 20 km/heure par rapport à ce maximum. » b) La première phrase de l’alinéa 2 de l’article 16 est remplacée par le libellé suivant : « Jusqu’à remise de cette somme, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. » c. L’article 16 est complété in fine par un alinéa nouveau avec le libellé suivant : « Les dispositions du présent article ne s’appliquent</p>	<p>Le Conseil d’Etat est suivi dans sa remarque d’ordre légistique.</p>

	<p>pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du (date à compléter) portant création du système de contrôle et de sanction automatisé. »</p> <p>2. L'article 48-24 du Code d'instruction criminelle est complété in fine par un point 11 libellé comme suit :</p> <p>« 11. Le fichier créé dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés. »</p>	
<p>Amendement 9 portant sur l'article 14 (initial)</p>		
L'article 14 initial est supprimé.	Sans observation.	/