

Projet de loi

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

Avis du Conseil d'État

(22 juin 2015)

Par dépêche du Premier ministre, ministre d'État, du 12 août 2014, le Conseil d'État a été saisi du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact et d'une fiche financière. La dépêche précitée du Premier ministre comportait également en annexe le texte de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, abrogeant la directive 2009/40/CE, le texte de la directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, le texte de la directive 2014/47/UE du 3 avril 2014 relative au contrôlé technique des véhicules utilitaires circulant dans l'Union européenne, et abrogeant la directive 2000/30/CE, ainsi qu'un tableau de concordance entre les trois directives et le projet de loi sous revue.

Les avis de la Chambre des salariés et de la Chambre des métiers ont été communiqués au Conseil d'État par dépêches du 17 novembre 2014. L'avis de la Chambre de commerce a été transmis au Conseil d'État par dépêche du 18 décembre 2014. À la date de l'adoption du présent avis, les avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics et de la Chambre d'agriculture ne sont pas encore parvenus au Conseil d'État.

Considérations générales

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans un ensemble de projets de textes normatifs, comprenant, outre le projet de loi, les trois projets de règlement grand-ducal suivants, à savoir :

- projet de règlement grand-ducal relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ;
- projet de règlement grand-ducal sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2008/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil ;
- projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Les projets de règlement grand-ducal précités, dont le Conseil d'État est également saisi, ne font pas l'objet du présent avis ; le Conseil d'État émettra ultérieurement ses avis à leur sujet.

Les principaux objectifs poursuivis par les textes en projet peuvent s'énoncer comme suit :

1. transposition des directives européennes précitées dans le droit luxembourgeois ;
2. modification du cadre légal et réglementaire du contrôle technique périodique des véhicules automoteurs et de leurs remorques, du contrôle technique routier des véhicules utilitaires, ainsi que de certaines dispositions concernant les documents d'immatriculation des véhicules ;
3. modification du cadre légal et réglementaire relatif à l'activité d'organismes de contrôle technique et de celui relatif à la formation des contrôleurs techniques à agréer par le ministre ;
4. réagencement de certaines dispositions de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le Conseil d'État tient à préciser d'emblée qu'à ses yeux, le contrôle technique des véhicules automoteurs est un service public étatique, contribuant à améliorer la sécurité des usagers des routes, à limiter certains effets nocifs de la circulation automobile sur l'environnement et à protéger le consommateur, acquéreur d'un véhicule automoteur. Dans ce contexte, il aurait souhaité pouvoir prendre connaissance des raisons qui ont amené les auteurs du projet de loi à abolir ou à relâcher certaines des exigences en matière de contrôle automobile, imposées jusqu'ici aux automobilistes, précisément dans l'intérêt des finalités de service public qui viennent d'être énoncées.

En ce qui concerne le deuxième objectif, le Conseil d'État note que les allègements que le projet de loi apporte à la fréquence des contrôles techniques périodiques obligatoires des véhicules, sont supposés contribuer au désengorgement des stations de contrôle, périodiquement saturées. À cet égard, il note que l'argument de « l'engorgement » des stations de contrôle existantes, invoqué pour justifier les allègements du contrôle, n'est pas étayé par des données statistiques permettant de se faire une idée de la situation et de savoir, plus particulièrement, si la saturation des stations, qui s'était produite à une certaine époque, s'est pérennisée ou non.

Dans le régime proposé par le projet de loi, le contrôle technique des véhicules neufs est supprimé et la périodicité de la plupart des contrôles techniques des autres véhicules est plus espacée dans le temps. L'échéance du premier contrôle technique périodique des voitures ordinaires, des motocycles et des remorques d'une masse maximale autorisée comprise entre 750 et 3.500 kg est portée de trois ans et demi à quatre ans à compter de la date de la première mise en circulation. Pour ces véhicules, l'échéance du deuxième contrôle technique périodique est portée de quatre ans et demi à six ans à compter de la même date de départ, les contrôles techniques périodiques ultérieurs devant avoir lieu à échéances annuelles. Le contrôle technique périodique des petites remorques non destinées au transport de personnes et dont la masse totale autorisée ne dépasse pas 750 kg est supprimé. Les échéances des contrôles techniques périodiques des autobus, des autocars et des remorques d'une masse maximale autorisée dépassant

3.500 kg sont portées de six mois à une année, étant noté que l'échéance du contrôle technique périodique des camionnettes reste annuelle. La périodicité du contrôle technique des véhicules historiques ne sera plus annuelle mais bisannuelle, les véhicules historiques dont la première mise en circulation remonte à plus de cinquante ans n'étant plus soumis au contrôle technique périodique. Dans ce contexte, il faut mentionner que la définition du véhicule historique est modifiée pour être adaptée à la définition donnée par la directive 2014/45/UE. Sera désormais considéré comme véhicule historique celui dont la date de la première mise en circulation remonte à au moins trente ans, dont le type n'est plus produit et qui est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, sans qu'aucune modification essentielle n'ait été apportée aux caractéristiques de ses composants principaux. Finalement, le contrôle technique, en cas de changement de propriétaire d'un véhicule couvert par un certificat de contrôle valable, sera effectué uniquement sur demande expresse. Pour le moment, ce contrôle est prévu, mais le nouveau propriétaire du véhicule peut y renoncer.

Le troisième objectif poursuivi par le projet de loi consiste à modifier, d'une part, les critères en vue de l'obtention de l'agrément ministériel comme organisme de contrôle technique, ainsi que, d'autre part, les conditions de formation auxquelles doivent satisfaire les contrôleurs techniques à agréer par le ministre. Ces modifications ont pour but d'ouvrir l'activité de contrôle technique à la concurrence. Pour être agréé comme organisme de contrôle technique, l'organisme doit disposer d'une personnalité juridique propre, être titulaire d'une autorisation d'établissement conformément à la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant et d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, effectuer le contrôle technique comme activité principale, disposer d'un centre de contrôle technique muni des équipements et installations techniques conformes aux exigences légales, satisfaire aux exigences légales d'honorabilité et de capacité financière, disposer du personnel qualifié et dûment agréé par le ministre comme inspecteur de contrôle technique. Dans le contexte de la plus grande ouverture de l'activité de contrôle technique à la concurrence, il est encore prévu que cette activité puisse, sous certaines conditions, s'exercer, par les inspecteurs de contrôle technique de l'organisme de contrôle, dans des infrastructures mises à la disposition de l'organisme de contrôle, par exemple par un garagiste. Les conditions de la mise à disposition d'infrastructures ne sont pas clairement réglées dans le projet de loi.

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 sous revue 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.

Le Conseil d'État est encore à s'interroger sur un autre aspect de l'accessibilité du service public aux usagers, à savoir celui de la répartition des centres de contrôle dans les différentes régions du pays. Si les organismes de contrôle sont libres de choisir l'implantation géographique de

leurs centres, il est à craindre que certaines régions du pays n'en soient démunies, ce qui signifierait que les clients qui y habitent seraient contraints soit de se déplacer plus loin pour accéder à un centre, soit de faire contrôler leur véhicule dans un garage desservi par un organisme de contrôle, ce qui leur vaudrait des inconvénients au niveau du déplacement ou, éventuellement, au niveau du prix du contrôle. Il est vrai que l'article 4^{ter}, paragraphe 9 en projet de la loi précitée du 14 février 1955 impose aux organismes de contrôle des maxima pour les prix à percevoir à charge des propriétaires et détenteurs de véhicules routiers. Mais, selon la lecture du Conseil d'État, ces limites de prix ne valent pas pour les contrôles effectués par l'organisme de contrôle à la demande, par exemple d'un garagiste, sur les infrastructures mises à sa disposition par ce dernier. Dans ce cas, c'est le garagiste qui payera l'organisme de contrôle selon un prix à négocier et il facturera la prestation à son client à un prix qu'il détermine et qui n'est pas plafonné. Il n'est, en plus, pas obligé d'admettre au contrôle des propriétaires ou détenteurs de véhicules qui ne font pas partie de sa clientèle.

À l'heure actuelle, le contrôle technique des véhicules automoteurs est effectué par la Société nationale de contrôle technique (SNCT), agréée à cet effet par le ministre ayant les Transports dans ses attributions, conformément à l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers. Pour obtenir cet agrément, l'article 5 du même règlement grand-ducal précise que « l'organisme de contrôle doit disposer d'au moins trois centres de contrôle répondant aux exigences du chapitre II et assurant une couverture d'au moins 90% du territoire national, le rayon de convocation ne devant excéder trente km pour aucun des centres. » Le régime qu'il est proposé de mettre en place par le projet de loi sous avis ne prévoit plus cette condition, ni pour les nouveaux opérateurs dans le domaine du contrôle technique ni pour la SNCT, laquelle pourrait, sous la pression de la concurrence, se voir amenée à ne plus maintenir en service ses trois stations de contrôle. Dans l'intérêt de l'accessibilité du service public, il est à souhaiter que la question de la répartition géographique des centres de contrôle technique ne soit pas abandonnée à l'initiative et au bon vouloir des organismes de contrôle et que l'État veille à mettre en place un système de répartition géographique permettant aux clients de présenter leur véhicule automoteur au contrôle technique aux conditions tarifaires de l'article 4^{ter}, paragraphe 9 précité, sans que le déplacement qu'ils doivent effectuer ne dépasse certaines limites à fixer par le pouvoir politique, comme par exemple les 30 kilomètres inscrits actuellement à l'article 5 du règlement grand-ducal précité du 27 janvier 2001.

Toujours dans le contexte de l'ouverture de l'activité de contrôle technique à la concurrence, le Conseil d'État est à s'interroger sur la manière selon laquelle sont choisis le ou les organismes de contrôle en vue d'effectuer le contrôle technique routier. Dans le cas de figure du contrôle technique routier, l'utilisateur n'a en effet pas la possibilité de choisir l'organisme au contrôle duquel il veut soumettre son véhicule ; il doit au contraire le soumettre au contrôle de l'organisme désigné par l'autorité publique qui organise le contrôle technique routier. L'organisme de contrôle est rémunéré par l'autorité publique, sauf dans les cas où le contrôle décèle sur un véhicule des défauts ou non-conformités d'un certain degré d'importance, auquel cas l'utilisateur fautif doit payer lui-même le contrôle

approfondi. En choisissant un organisme de contrôle technique en vue de pratiquer des contrôles techniques routiers, l'autorité publique conclut avec celui-ci un marché public de prestation de services. Il en résulte que le choix du prestataire de services doit s'effectuer dans le respect des règles régissant les marchés publics. Afin de maintenir la qualité du service public de contrôle technique à un niveau élevé, le cahier des charges servant de base à l'attribution du marché doit spécifier notamment les exigences en équipements auxquels le candidat doit satisfaire.

En ce qui concerne la formation des inspecteurs de contrôle technique, le Conseil d'État est à se demander si les modalités de cette formation ne risquent pas, dans certaines circonstances, d'entraver le fonctionnement des centres de contrôle. Le projet de loi prévoit que le candidat postulant pour un poste d'inspecteur de contrôle technique doit avoir accompli avec succès une formation spéciale, mise à jour annuellement. Étant donné que la formation spéciale et la mise à jour annuelle sont relativement onéreuses, il est à prévoir que les candidats ne se présentent à cette formation qu'au moment où ils sont quasiment certains d'être embauchés par un organisme de contrôle. Pour l'organisme de contrôle ayant un besoin urgent en personnel, cela signifie qu'il doit embaucher un agent qui n'est opérationnel qu'après plusieurs mois. Pendant ce délai d'attente, le service de contrôle risque de pâtir. Un remède pourrait consister à proposer aux candidats qui se destinent à une carrière d'inspecteur de contrôle technique, une formation théorique à organiser éventuellement en cours du soir, assortie d'un stage à accomplir pendant le service au sein du centre de contrôle qui l'a embauché, et à sanctionner par un examen conduisant à la qualification d'inspecteur de contrôle technique.

Le quatrième objectif poursuivi par le projet de loi consiste à réaménager l'ordre actuel des articles 2, 3, 4, *4bis* et *4ter* de la loi précitée du 14 février 1955 dans l'intérêt d'une meilleure lisibilité et d'une meilleure logique d'enchaînement des textes en question, tout en complétant le dispositif actuel par les nouveaux articles *4quater*, *4quinquies* et *4sexies*.

À l'article 2 actuel de la loi précitée du 14 février 1955, par exemple, se mêlent des dispositions relatives aux permis de conduire avec des dispositions concernant l'immatriculation des véhicules. Les auteurs du projet de loi procèdent à une séparation plus stricte des différentes matières en conférant aux articles précités l'agencement suivant :

L'article 2 sera dorénavant réservé aux dispositions relatives aux permis de conduire. Les dispositions de l'actuel article 2, paragraphes 4, 5 et 6, seront transférées à l'article 4.

L'article *2bis*, relatif au permis à points, restera inchangé.

L'article 3, habilitant le ministre ayant les Transports dans ses attributions à délivrer certaines autorisations spéciales et à édicter certaines prescriptions, restera globalement inchangé.

L'article 4 regroupe toutes les dispositions relatives à l'immatriculation des véhicules.

L'article *4bis* continuera à être réservé aux dispositions relatives au contrôle technique.

L'article *4ter* sera renuméroté pour devenir l'article *4sexies*, tout en restant inchangé.

L'article *4ter* nouveau sera réservé aux dispositions relatives aux organismes de contrôle.

L'article *4quater* est réservé aux dispositions concernant les inspecteurs de contrôle technique.

L'article *4quinquies* reprendra les dispositions de l'actuel article *4bis*, paragraphe 5, relatives aux ateliers agréés 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.

L'article *4sexies* reprendra les dispositions de l'actuel article *4ter*.

Le Conseil d'État regrette que l'opération de réaménagement des premiers articles de la loi précitée du 14 février 1955 n'ait été mise à profit pour régler une autre problématique. La loi précitée du 14 février 1955 utilise en effet bon nombre de concepts qui ne trouvent pas de définition dans le corps de la loi, mais dans l'arrêté grand-ducal modifié du 3 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Il en résulte *a priori* que le champ d'application de la loi est conditionné par les définitions émanant d'un acte réglementaire, ce qui constituerait, aux yeux du Conseil d'État, une situation incompatible avec le principe de la hiérarchie des normes et celui du cantonnement de chaque pouvoir institutionnel dans son champ d'attributions constitutionnelles, à moins que toutes les définitions utilisées par le règlement grand-ducal précité ne soient d'origine européenne. Dans ce cas, les principes généraux qui viennent d'être rappelés ne seraient pas enfreints. Afin d'éviter ultérieurement d'éventuelles difficultés sur ce plan, le Conseil d'État demande au Gouvernement de faire vérifier toutes les définitions énoncées par le règlement grand-ducal précité du 3 novembre 1955 et de les transférer dans la loi précitée du 14 février 1955 au cas où elles ne proviendraient pas toutes de directives ou de règlements européens.

Examen des articles

Article I (1^{er} selon le Conseil d'État)

L'article sous avis a pour objet de modifier l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955, lequel est destiné à regrouper à l'avenir les dispositions relatives au permis de conduire.

Paragraphe 1^{er}

Les dispositions qui, aux termes du paragraphe 1^{er} de l'article sous revue, sont censées désormais constituer le paragraphe 4 de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955, sont reprises de l'actuel article *4bis*, paragraphe 4, de cette même loi, pour autant qu'elles ont trait à la gestion administrative des permis de conduire. Les dispositions existantes sont complétées par une nouvelle disposition étendant l'obligation de prêter

serment à ceux des agents de la Société nationale de contrôle automobile (SNCA) « qui sont chargés des opérations administratives en relation avec la délivrance des permis de conduire ». Elles sont encore complétées par une nouvelle disposition permettant de charger les employés de l'État qui, au moment de l'entrée en vigueur de la loi en projet, sont chargés de la réception des examens des permis de conduire, de cette même mission pour le compte de la SNCA, au cas où il serait fait usage de la faculté de délégation prévue à l'alinéa 1^{er} du nouveau paragraphe 4.

Quant au fond, le paragraphe 1^{er} de l'article sous revue ne donne pas lieu à observation, sauf à remplacer dans l'énoncé de la formule de serment le terme « intégralité » par le terme « intégrité ». Ce lapsus, récurrent dans le projet de loi transmis au Conseil d'État, a toutefois été redressé dans le document parlementaire.

Les dispositions de l'actuel paragraphe 4 de l'actuel article 2 de la loi précitée du 14 février 1955 sont transférées à l'article 4.

Paragraphe 2

Le paragraphe 2 de l'article sous revue supprime les paragraphes 5 et 6 de l'article 2 actuel de la loi précitée du 14 février 1955, lesquels trouveront également leur nouvelle place à l'article 4.

Article II (2 selon le Conseil d'État)

L'article sous revue confère une nouvelle teneur à l'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955.

Dans la logique poursuivie par le présent projet de loi, l'article 4 sera destiné à regrouper désormais les dispositions relatives à l'immatriculation des véhicules.

Paragraphe 1^{er}

En ce qui concerne la disposition du paragraphe 1^{er}, traitant de la transposition en droit national des directives de l'Union européenne en matière de réception automobile, le Conseil d'État renvoie aux observations qu'il avait formulées dans ses avis n° 50.540 du 29 avril 2012 et n° 50.750 du 21 octobre 2014, relatifs tous les deux à des projets de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de directives de l'Union européenne relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues, et réclame en conséquence 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. »

Paragraphe 2

Au paragraphe 2, alinéa 3, 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.

Paragraphe 3

Sans observation.

Paragraphe 4

Le texte du paragraphe 4, ne distingue pas avec suffisamment de précision entre les modifications et les transformations apportées à un véhicule. Du vœu des auteurs du projet de loi, la modification est une intervention effectuée sur un véhicule, qui n'entraîne pas un changement de catégorie ou de sous-catégorie de celui-ci. La transformation apparaît à son tour comme une intervention effectuée sur un véhicule, entraînant pour celui-ci un changement de catégorie ou de sous-catégorie. Le paragraphe 4 aurait 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}. »

Paragraphes 5 et 6

Sans observation.

Paragraphe 7

Le paragraphe 7, alinéa 1^{er} *in fine* est à compléter comme suit : « ... les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1^{er}, 3 et 6 de l'article 4*bis* ». À l'alinéa 3, dans la formule de prestation de serment, le terme « intégralité » est à remplacer par le terme « intégrité ». Cette erreur a toutefois été redressée dans le document parlementaire.

Paragraphes 8 et 9

Sans observation.

Paragraphe 10

Sans observation.

Paragraphe 11

Le paragraphe 11 a trait aux sanctions pénales en rapport avec les infractions au nouvel article 4 de la loi précitée du 14 février 1955. Les alinéas 1^{er}, 2 et 4 reprennent les dispositions existantes. L'alinéa 3, par contre, introduit dans la loi précitée du 14 février 1955 le délit d'usurpation de plaques d'immatriculation, passible d'un emprisonnement de deux mois à trois ans et d'une amende de 250 à 5.000 euros ou de l'une de ces peines seulement. L'incrimination de l'usurpation de plaques se justifie dans le cadre de l'introduction projetée au Luxembourg d'un système de contrôle et de sanction automatisé.

Article III (3 selon le Conseil d'État)

L'article sous revue a pour objet de modifier l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955. Dans la logique poursuivie par le projet de loi, cet article demeure réservé aux dispositions relatives au contrôle technique.

Paragraphe 1^{er}

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de l'article 4*bis* 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 sous revue par la phrase suivante : « Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle ».

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, transpose l'article 8, paragraphe 5, de la directive 2014/45/UE dans le droit national. Il ne donne pas lieu à observation. Le « délai raisonnable » préconisé par la directive est fixé par le texte sous avis à cinq jours ouvrables. Dans ce contexte, le Conseil d'État est à se demander s'il ne serait pas préférable de prévoir une communication en temps réel, parfaitement réalisable sur le plan de l'informatique. Le

Conseil d'État note qu'un règlement grand-ducal relatif à la communication des données en question n'existe pas à l'heure actuelle et qu'il n'est pas saisi d'un projet de règlement grand-ducal en ce sens. Il insiste sur la nécessité de combler cette lacune.

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, opère la transposition en droit national de l'article 8, paragraphe 6, de la directive 2014/45/UE. Il ne donne pas lieu à observation.

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 4, modifie les échéances périodiques du contrôle technique des véhicules automoteurs en alignant celles-ci, selon le commentaire des articles, dans la mesure du possible à l'exigence minimale de la directive 2014/45/UE. 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.

Paragraphe 2

Le paragraphe 2 constitue la transposition en droit national de l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2014/45/UE. Il n'appelle pas d'observation.

Paragraphe 3

Sans observation.

Paragraphe 4

Le paragraphe 4 constitue la transposition en droit national des dispositions des articles 7, 8, paragraphe 1^{er}, 9 et 13, paragraphe 5, de la directive 2014/45/UE.

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 ». Il est en plus à se demander si, en présence de défektivités ou de non-conformités critiques, le véhicule interdit de circulation ne devrait pas, en plus, pouvoir être immobilisé, même si la directive ne prévoit pas cette mesure. À noter que la mesure de l'immobilisation du véhicule est prévue au paragraphe 6, alinéa 3, en présence de défektivités ou non-conformités critiques détectées lors d'un contrôle technique routier.

Paragraphe 5

Sans observation.

Paragraphe 6

Le paragraphe 6 concerne le contrôle technique routier des véhicules utilitaires. Il opère la transposition dans le droit national des articles 2, paragraphe 1^{er}, 3, point 10, 12, 14 et 15, de la directive 2014/47/UE.

Le Conseil d'État relève que les camionnettes ne sont pas soumises au contrôle technique routier. Or, il paraît, à la lecture de l'avis précité de la Chambre de commerce, que le volume du transport routier de marchandises, effectué par camionnettes, va toujours croissant. Étant donné que les camionnettes font encourir à la sécurité routière des risques similaires à ceux émanant des camions, le Conseil d'État est à se demander s'il ne faudrait pas envisager d'étendre le champ d'application du contrôle technique routier également aux camionnettes.

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 quelque 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.

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, telle que cette disposition est modifiée par l'article IX (8 selon le Conseil d'État) du projet de loi. Cette dernière disposition vise en

effet directement l'hypothèse en question. Après la modification, elle se lira comme suit : « Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, lorsque ... 3) lors d'un contrôle technique routier ... 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 (« critiques » selon le Conseil d'État) ou majeures ... »

Paragraphe 7

La disposition sous examen présente des analogies avec la disposition du nouvel article 4, paragraphe 10, que l'article II du projet de loi se propose d'insérer dans la loi précitée du 14 février 1955. Elle n'appelle pas d'observation, sauf à écrire à l'avant-dernière phrase comme suit : « À cette fin, celle-ci peut ... ».

Paragraphe 8

Sans observation.

Article IV

Afin d'agencer toutes les dispositions relatives au contrôle technique dans des articles qui se succèdent, les auteurs entendent renuméroter l'article 4^{ter} en article 4^{sexies} de la loi modifiée du 14 février 1955.

Pour des raisons de lisibilité, le Conseil d'État exige toutefois 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}.

Article V (4 selon le Conseil d'État)

L'article sous revue 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} pose que tout organisme de contrôle technique soit 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.

L'article sous avis utilise des concepts qui ne sont pas autrement définis. Aussi le Conseil d'État demande-t-il, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, que les auteurs définissent dans le projet sous avis les termes « installations », « infrastructures » et « équipements » qui sont nécessaires au contrôle technique et qui sont à mettre à la disposition de l'organisme de contrôle par des administrations ou entreprises publiques ou privées, à moins que lesdites expressions sont déjà consacrées par le droit européen.

Paragraphes 1^{er} et 2

Selon le paragraphe 1^{er}, point f, combiné au paragraphe 2, l'honorabilité de l'organisme postulant à un agrément ministériel comme organisme de contrôle technique doit justifier de son honorabilité, laquelle « 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. S'agit-il dans ce contexte d'une appréciation autonome de l'honorabilité professionnelle de l'organisme candidat à effectuer par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ? Ou est-ce que celui-ci est lié par l'appréciation de l'honorabilité professionnelle déjà effectuée par le ministre ayant dans ses attributions les autorisations d'établissement, dans le contexte de la délivrance de l'autorisation d'établissement ? Aux termes du paragraphe 1^{er}, point b) de l'article 4^{ter} sous revue, 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.

Paragraphe 3

Au paragraphe 3, dernier alinéa, le Conseil d'État propose de biffer dans l'expression « garantie bancaire jugée suffisante » le mot « jugée ».

Paragraphe 4

Sans observation.

Paragraphe 5

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. Voilà pourquoi le Conseil d'État exige, sous peine d'opposition formelle, que le cadre légal et réglementaire indique, de manière exhaustive, les renseignements que doit contenir la demande.

À l'alinéa sous avis, il y a par ailleurs lieu de remplacer l'expression « lettre recommandée accompagnée d'un avis de réception » par l'expression « lettre recommandée avec accusé de réception ».

Le paragraphe 5, alinéa 3, institue la commission du contrôle technique, dont « la composition, les attributions et les modalités de

fonctionnement sont déterminées par règlement grand-ducal ». Comme certaines attributions de la commission du contrôle technique résultent directement de la loi, il faut écrire que « la composition, les attributions et les modalités de fonctionnement de la commission du contrôle technique sont précisées par règlement grand-ducal ».

Selon la même disposition, le ministre prend sa décision « sur le vu de l'avis motivé d'une commission du contrôle technique ». De cette formulation, il résulte une limitation de l'usage possible du pouvoir ministériel, en liant son détenteur. Dans ces circonstances, le Conseil d'État 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. De cette manière, un éventuel blocage de l'exercice du pouvoir décisionnel pourra alors être évité si la commission s'obstina à ne pas émettre son avis. Un tel blocage risquerait en effet de mettre l'autorité chargée de prendre la décision dans une situation délicate lorsque celle-ci se voit confrontée à un recours en annulation contre le silence de l'administration sur la base de l'article 4 de la loi modifiée du 7 novembre 1996 portant organisation des juridictions de l'ordre administratif. 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 ».

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.

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. »

Paragraphe 6

Sans observation.

Paragraphe 7

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. Toutefois, si le ministre estime que l'honorabilité professionnelle sur base de laquelle l'autorisation d'établissement a été accordée vient à faire défaut en cours d'exploitation, il en fait part au ministre ayant les autorisations d'établissement dans ses attributions, lequel pourra alors retirer l'autorisation d'établissement. Si l'autorisation d'établissement vient à faire défaut, l'agrément est retiré dans les conditions du paragraphe 8, alinéa 1^{er}.

Le paragraphe 7, alinéa 1^{er}, 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. ».

Le paragraphe 7, alinéa 3, dispose comme suit : « 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 ». Ce texte permet la lecture selon laquelle l'organisme de contrôle technique est tenu de mettre à disposition des inspecteurs de contrôle technique lorsque des infrastructures sont mises à leur disposition. Pour le Conseil d'État, l'organisme de contrôle doit rester libre de rechercher la collaboration avec des tiers, qui seront en quelque sorte à considérer comme ses « antennes ».

Le projet de règlement grand-ducal sur le contrôle technique des véhicules routiers et portant modification du règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2008/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil, prévoit d'ailleurs en son article 2 que les infrastructures et équipements nécessaires au contrôle technique sont mis à disposition « par des administrations ou entreprises publiques ou privées sur base d'une convention conclue avec l'organisme de contrôle technique ». La conclusion d'une convention suppose l'accord des deux parties et ne saurait être imposée par l'une d'elles. En ce qui concerne les administrations publiques, il faut noter au passage que celles-ci ne disposent pas de la capacité juridique requise pour contracter et que les conventions pour leur compte doivent dès lors être conclues par l'État.

Le texte sous revue dispose encore que la mise à disposition des inspecteurs de contrôle technique doit se faire « dans des conditions

raisonnables », sans toutefois fournir de critère permettant d'apprécier ce qui est raisonnable et ce qui ne l'est pas.

Afin d'éviter tout reproche d'arbitraire et de fixer clairement la marge de manœuvre accordée à l'organisme de contrôle en ce qui concerne la négociation de la convention à conclure, le Conseil d'État demande de définir dans le projet de loi sous revue les critères auxquels doivent satisfaire les conditions de la mise à disposition des inspecteurs de contrôle pour être considérées comme raisonnables et d'y préciser également que les relations entre l'organisme de contrôle et les tiers mettant à disposition leurs infrastructures, doivent faire l'objet d'une convention à conclure entre parties.

En ce qui concerne le paragraphe 7, alinéa 4, le Conseil d'État est à se demander si le contrôle de l'agrément peut être effectué à l'aide d'une autre entité que la commission du contrôle technique. La disposition sous avis dispose en effet que le ministre « *peut* charger la commission du contrôle technique de cette mission ». Si tel ne doit pas être le cas, il faut remplacer les mots « peut charger » par le mot « charge ».

Paragraphe 8

Le paragraphe 8, alinéa 1^{er}, 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.

Selon une jurisprudence constante de la Cour de justice de l'Union européenne, le respect des droits de la défense constitue un principe général du droit de l'Union dont le droit d'être entendu dans toute procédure fait partie intégrante. Ce droit garantit à toute personne la possibilité de faire connaître, de manière utile et effective, son point de vue au cours de la procédure administrative et avant l'adoption de toute décision susceptible d'affecter de manière défavorable ses intérêts. Ledit droit implique également que l'administration prête toute l'attention requise aux observations ainsi soumises par l'intéressé en examinant, avec soin et impartialité, tous les éléments pertinents du cas d'espèce et en motivant sa décision de façon circonstanciée, l'obligation de motiver une décision de façon suffisamment spécifique et concrète pour permettre à l'intéressé de comprendre les raisons du refus qui est opposé à sa demande constituant ainsi le corollaire du principe du respect des droits de la défense. L'obligation de respecter les droits de la défense des destinataires de décisions qui affectent de manière sensible leurs intérêts pèse en principe sur les administrations des États membres lorsqu'elles prennent des mesures entrant dans le champ d'application du droit de l'Union.¹

Aussi le Conseil d'État exige-t-il, sous peine d'opposition formelle, de supprimer l'expression « sans autre forme de procédure ». Il 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 ».

¹ C.J.U.E., arrêt du 5 novembre 2014, Sophie Mukarubega c/ Préfet de police et Préfet de la Seine-Saint-Denis, aff. C-166/13, points 44 à 50.

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. »

Paragraphe 9

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 champ d'application de la loi du 23 octobre 2011 relative à la concurrence. Aux termes de l'article 29, alinéa 2, point 2 c), 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.

Paragraphe 10

Le paragraphe 10 contient des dispositions pénales en relation avec les infractions à l'encontre de l'article 4^{ter} sous revue. 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. En effet, pour la Cour constitutionnelle, «le principe de la légalité de la peine entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et précis pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnables». Et la Cour de poursuivre que «le principe de la spécification de l'incrimination est partant le corollaire de celui de la légalité de la peine consacrée par l'article 14 de la Constitution»². Le Conseil d'État est amené à s'opposer formellement au paragraphe 10, alinéa 1^{er}, pour être contraire à l'article 14 de la Constitution. Alors que la lecture de l'article en projet ne permet pas de connaître avec précision les différents comportements punissables qui se dégagent de l'article sous revue, le Conseil d'État demande aux auteurs de le revoir en conséquence.

² Cour constitutionnelle, Arrêt 12/02 du 22 mars 2002, Mém. A – 40 du 12 avril 2002, p. 672.

Article VI (5 selon le Conseil d'État)

L'article sous revue a pour objet d'introduire un nouvel article *4quater* dans la loi précitée du 14 février 1955. Il opère la transposition en droit national de l'article 13 de la directive 2014/45/UE.

Selon l'article *4ter*, 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 *4quater* 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.

Paragraphe 1^{er}

Sans observation.

Paragraphe 2

Sans observation, sauf à insérer à l'alinéa 5, dernière phrase, les mots « de la commission d'examen » entre les mots « indemnités » et « sont ».

Paragraphe 3

Sans observation quant au fond. Sur le plan rédactionnel, il y a lieu de remplacer à l'alinéa 2 le terme « il » par l'expression « l'inspecteur de contrôle technique ».

Paragraphe 4

Sans observation quant au fond. Sur le plan rédactionnel, il faut, à l'alinéa 2 écrire « de procéder » et « d'émettre ». Quant à l'alinéa 3, il est à supprimer, vu son caractère superfétatoire.

Article VII (6 selon le Conseil d'État)

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

L'article sous revue n'appelle pas d'observation.

Article VIII (7 selon le Conseil d'État)

Sans observation.

Article IX (8 selon le Conseil d'État)

Il y a lieu que l'article s'aligne sur la terminologie européenne en se référant aux « défauts ou non-conformités critiques » plutôt qu'aux « défauts ou non-conformités dangereuses ».

Article X (9 selon le Conseil d'État)

L'article sous revue 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, laquelle n'est pourtant pas déterminée dans le texte ni déterminable. 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. S'il doit s'agir d'une autre date, il faut le préciser également. À défaut d'éléments d'information y relatifs, le Conseil d'État n'est pas en mesure de se prononcer à ce sujet.

Article XI (10 selon le Conseil d'État)

Afin de faire coïncider l'entrée en vigueur de la loi avec le premier jour d'un mois, le Conseil d'État propose de libeller l'article sous revue comme suit :

«**Art. 10.** La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit sa publication au Mémorial. »

Observations d'ordre légistique

Observations préliminaires

Il est d'usage de numéroter les articles 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}.** (...)»

Étant donné que les termes mis en gras sont à omettre dans les textes normatifs, 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.

Article I (1^{er} selon le Conseil d'État)

Il est indiqué de rédiger l'article sous revue 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 :

« ... »

2. les paragraphes 5 et 6 sont supprimés. »

Article II (2 selon le Conseil d'État)

Il est indiqué de présenter l'article sous revue selon le schéma suivant :

« **Art. 2.** L'article 4 de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le libellé suivant :

« Art.4. (1) Les types ... » »

Il faut remplacer à la fin de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} l'expression « paragraphe (3) » par celle de « paragraphe 3 ». Cette manière de renvoyer dans le dispositif à un paragraphe doit être respectée à travers tout le texte du projet sous revue.

Par ailleurs, à la fin de l'alinéa 3 du paragraphe 7, la mise en italique de la formule de prestation de serment est à omettre.

Article III (3 selon le Conseil d'État)

Il est indiqué de présenter l'article sous revue selon le schéma suivant :

« **Art. 3.** L'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 4*bis*. (1) Les véhicules ... » ».

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 3, il y a lieu de supprimer le mot « normalement », car source d'interprétation divergente et dès lors source d'insécurité juridique. À l'alinéa 5, les mots « qui précèdent » sont à remplacer par ceux de « de l'alinéa 4 ».

Au paragraphe 4, alinéa 5, l'expression « ci-dessus » est à remplacer par l'expression « à l'alinéa 3 ».

Au paragraphe 6, alinéa 1^{er}, il est indiqué de remplacer les expressions « visés ci-avant » et « énumérés ci-après » par les références précises des textes auxquelles elles se réfèrent.

Article IV

Sans observation.

Article V (4 selon le Conseil d'État)

Il est indiqué de présenter l'article sous revue selon le schéma suivant :

« **Art. 4.** À la suite de l'article 4*bis* 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 ... » ».

Au paragraphe 7, alinéa 2, le mot « règlement » s'écrit avec une lettre initiale minuscule, et à l'alinéa 3 il y a lieu d'écrire « paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er} ».

Au paragraphe 9, il échet de remplacer l'expression « ci-avant » par les termes « à l'alinéa 1^{er} ».

Article VI (5 selon le Conseil d'État)

Il est indiqué de présenter l'article sous revue selon le schéma suivant :

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

« Art. 4^{quater}. (1) En vue de ... » ».

À l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} du libellé proposé, il y a lieu d'écrire « alinéa 1^{er} » au lieu de « premier alinéa ».

Par ailleurs, à la fin de l'alinéa 2 du paragraphe 3, la mise en italique de la formule de prestation de serment est à omettre.

Article VII (6 selon le Conseil d'État)

Il est indiqué de présenter l'article sous revue selon le schéma suivant :

« **Art. 6.** 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}. (1) Le ministre ... » ».

Article VIII (7 selon le Conseil d'État)

Il est indiqué d'écrire dans la phrase introductive « la loi précitée » au lieu de « la loi modifiée » et d'écrire dans le texte proposé « huit jours » au lieu de « 8 jours ».

Article IX (8 selon le Conseil d'État)

Dans la phrase introductive, il faut écrire « loi précitée du 14 février 1955 » à la place de « loi modifiée du 14 février 1955 précitée ».

Dans le texte proposé, il échet de mettre un point après les mots « les besoins du contrôle ».

Article X (9 selon le Conseil d'État)

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 17^{bis}, libellé comme suit:

« Art. 17^{bis}. Les certificats ... » »

Ainsi délibéré en séance plénière, le 22 juin 2015.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

La Présidente,

s. Viviane Ecker