

Projet de loi

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

Avis complémentaire du Conseil d'État

(11 juillet 2023)

Par dépêche du 16 mai 2023, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État un amendement parlementaire au projet de loi sous rubrique, adopté par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 4 mai 2023.

Le texte de l'amendement unique était accompagné d'une observation préliminaire, d'un commentaire dudit amendement ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant l'amendement proposé, figurant en caractères gras et soulignés, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

Considérations générales

L'amendement parlementaire au projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques entend répondre, pour une large partie, aux observations émises par le Conseil d'État dans son avis du 25 avril 2023 relatif audit projet de loi.

Pour ce qui concerne l'observation liminaire accompagnant l'amendement sous revue, le Conseil d'État note que les auteurs de l'amendement n'entendent pas donner suite à l'opposition formelle relative à la phase de transition supplémentaire qu'aurait instituée la loi en projet, au motif que la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE imposerait, à partir du 23 mai 2023, l'équipement, mais non l'utilisation, d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule.

Les auteurs expliquent qu'« [à] l'analyse des points énumérés au point 3 de la prédite annexe [I] et du tableau indiquant les points sur lesquels doit porter le contrôle ainsi que les normes minimales et les méthodes recommandées de contrôle, on constate que chaque point faisant référence à un tel dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules, le fait à titre optionnel en indiquant la méthode de contrôle suivie des termes « et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule ». Il en va ainsi pour tous les points de contrôle se référant à un tel dispositif, à savoir les points suivants : « 1.6. Système antiblocage (ABS) », « 1.7. Système de freinage électronique (EBS) », [...], « 7.11. Compteur kilométrique (si

disponible) (X) » et « 7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé) ». Il en résulte que l'utilisation de ce dispositif n'est pas rendue obligatoire dans le cadre du contrôle technique par la directive. »

Bien que les auteurs aient omis de faire mention, dans leur observation liminaire, du point 13 de la section 7¹ de l'annexe I, introduit par la directive déléguée (UE) 2021/1717 de la Commission du 9 juillet 2021 modifiant la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil pour mettre à jour certaines désignations de la catégorie de véhicules et faire figurer le système eCall dans la liste des éléments à contrôler, les méthodes, les causes de la défaillance et l'évaluation des défaillances visées aux annexes I et III de ladite directive, ils ont soumis leur position à la Commission européenne qui s'est montrée d'accord avec le point de vue adopté par le Gouvernement, à savoir que la directive impose l'équipement, mais non l'utilisation, d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule.

Considérant que les auteurs se sont concertés avec la Commission européenne à cet égard, et s'appuyant sur un échange de courriels entre ces derniers, le Conseil d'État peut s'accommoder de la position prônée par les auteurs, de sorte que l'opposition formelle à l'égard de la phase de transition supplémentaire n'a plus lieu d'être.

Examen de l'amendement unique

Par l'amendement sous examen, les auteurs entendent adresser trois oppositions formelles émises par le Conseil d'État dans son avis précité du 25 avril 2023.

Premièrement, le renvoi par le projet de loi, dans sa teneur initiale, à un règlement grand-ducal pour fixer les critères de choix du prestataire de service, a été supprimé. Les auteurs de l'amendement optent désormais pour un renvoi à la loi modifiée du 3 juillet 2018 sur l'attribution de contrats de concession, de sorte que le choix du prestataire tomberait sous le régime de ladite loi.

Afin de justifier ce choix, les auteurs avancent que « compte tenu du fait que ce prestataire fait des investissements considérables sans être certain de pouvoir les amortir et qu'il est soumis aux aléas du marché, il est proposé d'opter pour un contrat de concession de service plutôt qu'un agrément. Un système d'agrément et la présence de plusieurs prestataires pourraient se révéler inopportuns alors que tous les prestataires ne disposeraient pas des mêmes ressources afin d'alimenter leurs recueils d'informations techniques respectifs et cela pourrait résulter en une inégalité des informations fournies aux organismes de contrôle technique ».

Au vu des explications fournies par les auteurs et étant donné que la disposition sous avis ne se lit plus comme un système d'agrément, le Conseil d'État peut lever son opposition formelle émise dans son avis précité du 25 avril 2023. Afin de refléter la volonté de choisir un seul prestataire, il y a toutefois lieu de remplacer le terme « sélectionné » par le terme « désigné ».

¹ Les points 7.13.1 à 7.13.3 prévoient pour le système eCall un « [c]ontrôle visuel complété, lorsque les caractéristiques techniques du véhicule le permettent et lorsque les données nécessaires sont mises à disposition, par l'utilisation d'une interface électronique ».

Deuxièmement, la référence aux « voitures automobiles à personnes et [...] camionnettes dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1^{er} janvier 2021 » a été remplacée par une référence aux « voitures particulières neuves et [...] véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2021 », tel que demandé par le Conseil d'État, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

Troisièmement, le refus à la collecte des données appartient désormais au seul propriétaire du véhicule, tel que prévu par le règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO₂ des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n° 1014/2010, (UE) n° 293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission, et tel que demandé par le Conseil d'État dans son avis précité du 25 avril 2023. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée.

Enfin, le Conseil d'État prend acte des explications fournies par les auteurs concernant la durée de conservation des données.

Observations d'ordre légistique

Article unique

À l'article unique, à l'article *4bis*, paragraphe 1^{er}, alinéa 8, première phrase, il y a lieu de faire abstraction des termes « du présent article ».

À l'article unique, à l'article *4bis*, paragraphe 1^{er}, alinéa 9, première phrase, il y a lieu d'écrire « Le ministre a, dans le cadre de la gestion de ces tâches administratives, de la qualité de responsable du traitement [...] ». »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 11 juillet 2023.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Christophe Schiltz