

Projet de loi

**relatif à l'autopartage sur la voie publique et portant
modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant
la réglementation de la circulation sur toutes les voies
publiques**

Avis du Conseil d'État

(17 juin 2025)

Par dépêche du 22 mai 2023, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que la version coordonnée de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques que la loi en projet tend à modifier.

Les avis du Syndicat des villes et communes luxembourgeoises, de l'Autorité de concurrence du Grand-Duché de Luxembourg et de la Commission nationale pour la protection des données ont été communiqués au Conseil d'État en date respectivement des 14 juillet 2023 ainsi que 26 et 27 juin 2024.

Considérations générales

Selon l'exposé des motifs, la loi en projet a pour objet de « créer une base légale pour que les communes puissent réserver des places de stationnement sur la voie publique aux véhicules partagés qui sont identifiés comme appartenant à un opérateur d'autopartage agréé par les autorités compétentes et autorisé par la commune en fonction de certains critères de qualité ».

Ainsi, la loi en projet définissant l'activité d'autopartage comme étant « la mise à disposition, à titre onéreux, par un opérateur d'autopartage, de véhicules partagés en libre-service, à un nombre illimité de clients sur la base d'un contrat d'abonnement ouvert et non discriminatoire » (article 2, point 1°) vise à « introduire les mesures nécessaires pour permettre la réservation de places de stationnement ou de parcage sur la voie publique aux véhicules en autopartage » (article 1^{er}, paragraphe 1^{er}) en autorisant les autorités étatiques et communales en charge de la réglementation de la circulation sur la voie publique à « réserver et signaler comme telles des parties de la voie publique au stationnement et au parcage de véhicules partagés » (article 3, paragraphe 1^{er}), voire en limiter l'usage à un opérateur particulier

« dispos[ant] d'une concession d'autopartage pour ces parties » (article 3, paragraphe 2).

Il s'agit d'encadrer les modalités d'attribution d'emplacements de stationnement sur certaines parties de la voie publique aux véhicules d'autopartage, tout en sachant qu'il existe généralement trois modes de fonctionnement différents de l'activité d'autopartage, à savoir celui « en boucle », le véhicule étant récupéré et restitué à une même station, celui « en ligne », le véhicule étant récupéré à une station et déposé à une autre, ou encore celui en « *free floating* », le véhicule étant dans ce cas récupéré et rendu en un point quelconque de la voirie¹.

La loi en projet, en exceptant expressément de son champ d'application les « sociétés ou organisations proposant un service d'autopartage qui ne revendiquent pas [...] les conditions privilégiées d'un usage privatif sur la voie publique » (article 1^{er}, paragraphe 2, seconde phrase), ne s'applique ainsi pas aux opérateurs économiques qui optent pour un modèle d'autopartage « *free floating* », donc sans stations fixes sur la voie publique.

Pour les activités d'autopartage entrant dans son champ d'application, le projet de loi fait une distinction entre, d'un côté, « [les] société[s] agréée[s] conformément à la présente loi qui exploite[nt] un service d'autopartage et qui propose[nt] à [leurs] clients une flotte de véhicules partagés », à qui elle réserve le terme « opérateur d'autopartage » (article 2, point 2^o), et, de l'autre côté, les opérateurs d'autopartage qui, en plus d'être agréés, sont titulaires d'une « concession d'autopartage » dont l'objet est « de mettre à disposition de l'opérateur d'autopartage des emplacements de stationnement ou de parcage sur la voie publique pour y exploiter le service d'autopartage à titre onéreux, et [de] régi[r] les conditions d'exploitation du service d'autopartage pendant une période donnée » (article 2, point 5^o).

Il se dégage de la définition particulière que la loi en projet donne au terme « véhicule partagé » (article 2, point 3^o) que seuls des véhicules faisant partie des flottes des opérateurs d'autopartage agréés pourront être stationnés ou garés sur les « parties de la voie publique [réservées] au stationnement et au parcage de véhicules partagés » de l'article 3, paragraphe 1^{er}. Le Conseil d'État comprend que dans ce cas de figure les « parties de la voie publique [réservées] au stationnement et au parcage de véhicules partagés » font l'objet d'un usage alternatif et concurrent par tous les opérateurs d'autopartage agréés.

La loi en projet prévoit encore un deuxième cas de figure, à savoir celui prévu à l'article 3, paragraphe 2, selon lequel l'usage de parties de la voie publique pourra être réservé à un seul opérateur sous condition qu'il est titulaire d'une « concession d'autopartage ».

Or, ce régime des « concessions d'autopartage » est particulièrement ambigu. Alors que, par endroits – et tout particulièrement à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er} – le libellé proposé par les auteurs pourrait faire penser qu'il s'agit simplement de concessions domaniales, ailleurs – et tout particulièrement dans la définition de l'article 2, point 5, et aux paragraphes 2 et 5 de l'article 3 – l'impression se dégage que les auteurs envisagent la

¹ Association des acteurs de l'autopartage, *Guide de l'autopartage pour les territoires*.

mise en concession d'un service public d'autopartage ou la fourniture d'un tel service aux frais de la collectivité, moyennant un marché public.

Ainsi, d'un côté, les auteurs prévoient l'attribution de « concessions d'autopartage » qui, suivant la définition de l'article 2, point 5°, semblent être des concessions de services puisqu'elles « régissent les conditions d'exploitation du service d'autopartage pendant une période donnée » et sont attribuées conformément à la loi modifiée du 3 juillet 2018 sur l'attribution de contrats de concession, mais qui doivent aussi, toujours d'après la définition de l'article 2, point 5°, « mettre à disposition de l'opérateur d'autopartage des emplacements de stationnement ou de parcage sur la voie publique pour y exploiter le service d'autopartage ».

De l'autre côté, ils prévoient, à l'article 3, paragraphe 2, la possibilité de « limiter l'usage des parties de la voie publique visées au paragraphe 1^{er} à un opérateur d'autopartage particulier » à la condition cependant que celui-ci dispose déjà d'une « concession d'autopartage pour ces parties ». Quel est le sens de cette faculté (« les autorités compétentes peuvent ») si l'opérateur s'est déjà vu mettre à disposition « ces parties [de la voie publique] » au moyen de la concession d'autopartage ?

Il est également impossible de déterminer qui, de l'État et des communes, tous deux visés par la définition des « autorités compétentes », pilotera le système des « concessions d'autopartage » que le projet de loi entend mettre en place. Ces concessions seront-elles attribuées par l'État ou par les communes ? Les deux semblent possibles. Si c'est l'État qui est à la commande pour la délivrance des concessions d'autopartage, comment assurera-t-il qu'il y aura assez d'emplacements réservés pour l'opérateur dans les communes qu'il doit desservir ?

Au vu des incohérences et contradictions qui viennent d'être esquissées, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à l'article 2, point 5°, à l'article 3, paragraphes 2, 3 et 5 et à l'article 11, qui sont ceux qui se réfèrent à la notion de « concession d'autopartage ».

Il est nécessaire, en particulier, de décrire plus clairement le régime des concessions d'autopartage – ou, le cas échéant, des marchés publics d'autopartage – qu'il est prévu de créer et de mieux le différencier des droits qu'il est prévu d'accorder aux simples détenteurs d'un agrément comme opérateur d'autopartage.

Ce n'est que sous réserve de ce qui précède que le Conseil d'État poursuit l'examen du projet de loi.

Le Conseil d'État constate encore que le dispositif réserve l'autorisation d'usage d'emplacement de stationnement à des opérateurs uniquement constitués sous forme de « sociétés », excluant ainsi les personnes physiques et les autres personnes morales qui exerceraient la même activité d'autopartage, et qui se trouvent pourtant dans une situation de comparabilité. L'éventuelle volonté d'empêcher qu'un particulier ne revendique le statut d'opérateur pour se voir attribuer des places privées ne saurait, aux yeux du Conseil d'État, constituer un argument suffisant pour l'exclusion de certaines catégories de personnes, puisque le régime d'autorisation est précisément censé empêcher ce risque. En se bornant à viser les opérateurs établis sous

forme de société, le dispositif risque de porter atteinte au principe d'égalité devant la loi, inscrit à l'article 15, paragraphe 1^{er}, de la Constitution. Dans l'attente d'explications de nature à fonder la différence de traitement répondant aux critères établis par la Cour constitutionnelle, à savoir que la différence de traitement procède de disparités objectives, qu'elle est rationnellement justifiée, adéquate et proportionnée à son but, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Le Conseil d'État se doit enfin de relever que la loi en projet vise uniquement les véhicules et non pas d'autres formes de mobilité partagée sur l'espace public alors que les problématiques juridiques se posent en des termes similaires, en ce qui concerne l'occupation de l'espace public et la sélection des prestataires. Le Conseil d'État s'interroge sur les spécificités qui entraînent le besoin d'une loi en ce qui concerne les voitures, mais non pas pour les autres formes de mobilité partagée.

Examen des articles

Article 1^{er}

Le paragraphe 1^{er} définit l'objet de la loi en projet comme étant l'introduction de « mesures nécessaires pour permettre la réservation de places de stationnement ou de parcage sur la voie publique aux véhicules en autopartage ».

La portion de phrase qui énonce que la mesure s'inscrit « dans le cadre d'une stratégie de mobilité durable visant à promouvoir la mobilité partagée afin de réduire la densité automobile et ses effets nocifs sur l'environnement et le climat, ainsi que de réduire les besoins en stationnement sur la voie publique et d'optimiser l'espace urbain au bénéfice de la mobilité active » se limite, aux yeux du Conseil d'État, à décrire le cadre politique dans lequel s'inscrivent les mesures envisagées, et se trouve dès lors dénuée de plus-value normative. Le Conseil d'État en demande la suppression.

Le Conseil d'État suggère encore aux auteurs du texte de remplacer les termes « places de stationnement ou de parcage » par « places de stationnement et de parcage ».

Le paragraphe 2 fixe le champ d'application de la loi en projet.

Le Conseil d'État relève que la deuxième phrase précise les « sociétés ou organisations » auxquelles la loi en projet ne s'applique pas. Le Conseil d'État donne à considérer que cette portion de phrase ne vise que les « sociétés ou organisations » qui ne revendiquent pas un usage privatif de la voie publique pour leurs besoins propres, sans y faire mention des personnes physiques.

De manière subsidiaire, le Conseil d'État demande encore que les termes « usage privatif de la voie publique » soient remplacés par « usage privatif de parties de la voie publique », par analogie au libellé de l'article 3, paragraphe 1^{er}.

Article 2

L'article sous examen est consacré aux définitions.

Point 1°

Sans observation.

Point 2°

Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales et à sa réserve de dispense du second vote constitutionnel en ce qui concerne la restriction du régime d'autorisation aux seules personnes établies sous forme de société.

Par ailleurs, tout en renvoyant à ses considérations générales quant à la difficile distinction entre les différents types d'opérateur, l'opérateur en « free floating », l'opérateur agréé et l'opérateur concessionnaire, le Conseil d'État suggère de compléter le libellé de la définition pour y viser l'« opérateur d'autopartage agréé », et non pas seulement « l'opérateur d'autopartage ». Il rappelle en effet que l'opérateur d'autopartage de type « free floating » ne tombe pas dans le champ d'application de la loi, de sorte que le libellé de la définition proposée est de nature à induire en erreur sur le type d'opérateur visé. Cette définition est ensuite à employer de manière uniforme et cohérente au sein du dispositif.

Points 3° et 4°

Sans observation.

Point 5°

Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales et réitère, à l'encontre du point 5°, son opposition formelle pour insécurité juridique découlant de l'imprécision du régime juridique applicable aux concessions d'autopartage.

Article 3

L'article sous examen entend prévoir les règles d'utilisation de la voie publique pour les opérateurs d'autopartage. Ce faisant, il entremêle les règles applicables aux véhicules des opérateurs agréés parmi celles applicables aux opérateurs agréés ayant conclu un contrat de concession, rendant difficile l'analyse des régimes.

Le paragraphe 2 permet aux autorités compétentes de réserver des emplacements aux véhicules partagés d'un opérateur particulier titulaire d'un agrément, sous réserve pour cet opérateur de disposer d'une concession d'autopartage. Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales et réitère, à l'encontre du paragraphe 2, son opposition formelle pour insécurité juridique découlant de l'imprécision du régime juridique applicable aux concessions d'autopartage.

La deuxième phrase de ce paragraphe 2 dispose ensuite que « [I]es critères d'attribution d'une concession doivent être conformes à la présente loi ». Or, le projet de loi sous examen reste en défaut de déterminer des critères sur lesquels l'autorité compétente se base pour attribuer une concession. Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales quant à la nécessité de déterminer dans la loi la procédure et les critères de la concession domaniale sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique.

Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales et réitère, à l'encontre du paragraphe 3, son opposition formelle pour insécurité juridique découlant de l'imprécision du régime juridique applicable aux concessions d'autopartage.

En prévoyant qu'une taxe communale « peut » être introduite par l'autorité communale compétente, le paragraphe 4 confère aux autorités communales la faculté d'introduire une taxe en contrepartie de l'usage exclusif de la voie publique. Le Conseil d'État s'interroge sur la notion d'usage exclusif. S'agit-il, par ces termes, de viser tous les opérateurs d'autopartage agréés ou seulement ceux ayant conclu un contrat de concession ? Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État doit s'opposer formellement au paragraphe 4 sous revue pour insécurité juridique.

Le paragraphe 5 prévoit que « la concession d'autopartage peut contenir des tarifs pour la contribution au financement du service d'autopartage par l'autorité compétente ». Au vu du commentaire de l'article, le Conseil d'État comprend qu'il s'agit d'octroyer des subventions afin d'assurer une offre géographiquement harmonisée sur l'ensemble du territoire. Cependant, une telle disposition soulève à nouveau des questions quant à l'analyse de la nature juridique de la « concession ». Le Conseil d'État renvoie à cet égard à ses considérations générales. Le Conseil d'État donne à considérer que si les contrats de concession doivent relever de la législation sur les marchés publics ou de la législation sur l'attribution des contrats de concession, les modalités de la participation financière de l'État à l'activité du prestataire sélectionné ressortent donc uniquement de l'une ou de l'autre de ces législations, de sorte que la disposition sous revue ne trouve pas sa place dans la loi en projet, d'autant plus qu'elle est source de confusion quant à la compréhension de l'objet même de la loi. Pour le surplus, tout en renvoyant à ses considérations générales, le Conseil d'État se demande si l'autorité compétente visée est l'autorité étatique ou communale. Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État s'oppose formellement à la disposition sous revue pour incohérence, source d'insécurité juridique.

Article 4

Sans observation.

Article 5

Paragraphe 1^{er}

Sans observation.

Paragraphe 2

Le paragraphe sous examen énumère les conditions d'agrément de l'opérateur.

En ce qui concerne l'exigence d'une « personnalité juridique propre » au point 1°, le Conseil d'État comprend que les auteurs entendent imposer une forme sociétaire. Il renvoie à cet égard à sa réserve de dispense de second vote formulée aux considérations générales, qu'il renouvelle à l'égard de la disposition sous examen.

Le Conseil d'État suggère aux auteurs de compléter le libellé du point 2° par un renvoi à la loi modifiée du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales, ceci dans le but d'une meilleure accessibilité et lisibilité de la disposition sous examen.

Le point 4° renvoie à un règlement grand-ducal pour la détermination des conditions d'exploitation et des critères de qualité. Or, le régime de l'agrément de l'opérateur et les conditions d'exploitation qui lui sont imposées pour son activité relèvent des matières réservées à la loi en vertu de l'article 35 de la Constitution. À cet égard, le Conseil d'État tient à relever que, dans les matières réservées à la loi, d'après l'arrêt n° 177/23 du 3 mars 2023 de la Cour constitutionnelle, « la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi ». En l'espèce, un cadre légal répondant à ces critères fait défaut, de sorte que la disposition sous revue ne saurait être lue comme conforme à l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution. Au vu des développements qui précèdent, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous avis.

Article 6

Le paragraphe 1^{er}, qui permet au ministre d'instituer une commission « ad hoc », est à supprimer pour être superfétatoire, le ministre ayant cette faculté en tout état de cause.

Le paragraphe 2 énonce que toute « modification majeure des conditions, sur base desquelles l'agrément a été accordé, est à soumettre au ministre dans les trois mois ». Or, il ne s'agit pas de viser les modifications des conditions imposées par le ministre, mais les modifications des circonstances de l'exploitation. Par ailleurs, le Conseil d'État se demande ce qu'il y a lieu d'entendre par une modification « majeure » des conditions. Une telle notion floue est source d'insécurité juridique. Le Conseil d'État s'oppose dès lors formellement, sur ce fondement, au paragraphe 2 sous revue.

Le paragraphe 3 énumère les cas dans lesquels l'agrément ministériel perd sa validité. Le Conseil d'État recommande aux auteurs de préciser que la validité se perd « de plein droit ».

Au paragraphe 4, l'emploi du verbe « pouvoir » est susceptible de conférer un pouvoir discrétionnaire au ministre, ce qui est inconcevable dans une matière réservée à la loi formelle en vertu de l'article 35 de la Constitution. Partant, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle, de remplacer les termes « peut être » par « est ».

Le Conseil d'État estime encore que les conditions dans lesquelles l'agrément est suspendu, voire retiré par le ministre manquent de précision. La disposition sous examen est à clarifier sur ce point sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique.

Le paragraphe 6 est à supprimer pour être superfétatoire.

Le paragraphe 7 dispose que « l'échéance normale ainsi que le retrait de l'agrément entraîne de plein droit la perte de validité des signes distinctifs particuliers visés à l'article 7 ». La loi en projet omet cependant de préciser la durée de validité de l'agrément, alors qu'il s'agit d'un élément essentiel dans une matière réservée à la loi formelle par l'article 35 de la Constitution. Au vu du projet de règlement grand-ducal d'exécution de la loi en projet, le Conseil d'État comprend que l'agrément aura une durée limitée à 5 ans. Le Conseil d'État demande dès lors, sous peine d'opposition formelle sur le fondement de l'article 35 et de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution, de prévoir la durée de 5 ans dans la loi en projet.

Le Conseil d'État constate encore que le paragraphe 7 ne règle pas le sort des signes distinctifs particuliers au cas où l'agrément perd sa validité de plein droit en vertu du paragraphe 3 et demande par conséquent aux auteurs de revoir la disposition sous examen sur ce point.

Article 7

Le paragraphe 4 dispose que « des taxes et des frais, fixés par voie de règlement grand-ducal, peuvent être perçus individuellement par la SNCA pour la délivrance des signes distinctifs particuliers ».

Le texte proposé qui prévoit que les opérateurs d'autopartage sont soumis au paiement de taxes et de frais fixés par règlement grand-ducal ne suffit pas, aux yeux du Conseil d'État, au prescrit de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution dans une matière réservée à la loi par l'article 116, paragraphe 1^{er}, de la Constitution. Le Conseil d'État demande aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, de prévoir dans la loi sous examen un plafond à ne pas dépasser.

Article 8

Au paragraphe 3, le Conseil d'État s'interroge sur les raisons pour lesquelles les données relatives à la fréquence et à la temporalité sont pseudonymisées et non pas anonymisées comme les autres données. Le Conseil d'État se demande si des données anonymisées ne suffiraient pas à atteindre les finalités visées par les auteurs qui consistent à évaluer l'efficacité de l'offre d'autopartage. Dans ce contexte, le Conseil d'État rappelle que tout traitement de données doit respecter le principe de minimisation des données inscrit à l'article 5, paragraphe 1^{er}, lettre c), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des

personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (Règlement général sur la protection des données), ci-après « RGPD », qui requiert que les données traitées soient « adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles sont traitées ». Dans l'attente d'explications de nature à fonder la transmission de données pseudonymisées, le Conseil d'État réserve sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel.

Article 9

Le paragraphe 5 est à supprimer, un tel principe découlant à suffisance du RGPD.

Le paragraphe 8 prévoit que « les données visées aux paragraphes 2 et 4 sont conservées pour une durée de cinq ans après la fin de l'agrément ou de l'agrément renouvelé et sont détruites immédiatement dans le cas d'une demande d'agrément refusée ». Le Conseil d'État rappelle que, d'après le RGPD, les données collectées dans le cadre d'une mission légale ne doivent être conservées qu'aussi longtemps qu'elles sont nécessaires pour l'exécution de la mission voire de l'obligation légale pour laquelle elles ont été collectées. Au vu de ce principe, le Conseil d'État s'interroge sur les raisons qui justifieraient en l'occurrence une conservation générale de cinq ans. Le commentaire de l'article reste muet sur ce point. À défaut d'explications quant à la justification du délai de conservation, le Conseil d'État doit réserver sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel en attendant des clarifications à cet égard. En tout état de cause, le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle pour non-conformité avec l'article 5 du RGPD, que soit visée une période « maximale » pour la durée de conservation des données.

Article 10

L'article sous examen entend punir, à l'alinéa 1^{er}, point 1^o, d'une peine d'amende « celui qui exerce une activité d'opérateur d'autopartage au sens de la présente loi [...] sans être titulaire de l'agrément prévu à l'article 5 ».

Le Conseil d'État ne parvient pas à saisir les contours de cette infraction dans la mesure où l'article 1^{er}, paragraphe 2, seconde phrase, exclut du champ d'application de la loi l'activité des « sociétés ou organisations proposant un service d'autopartage qui ne revendiquent pas, pour leurs besoins, les conditions privilégiées d'un usage privatif sur la voie publique », ce qui ouvre la voie à l'exercice de l'activité d'autopartage par des opérateurs économiques qui ne sont pas agréés, à condition seulement, *a priori*, d'utiliser des emplacements ordinaires et non pas les « parties de la voie publique au stationnement et au parcage de véhicules partagés » visées à l'article 3.

À l'alinéa 2 également, comment la sanction d'amende visant « celui qui exerce une activité d'opérateur d'autopartage au sens de la présente loi » mais dont les véhicules partagés ne sont pas « pourvus d'un signe distinctif particulier valable, prévu à l'article 7 » s'accorde-t-elle avec la possibilité, prévue à l'article 1^{er}, paragraphe 2, du projet de loi, d'échapper au champ d'application de la loi en « ne revendiquent pas [...] les conditions privilégiées d'un usage privatif sur la voie publique ».

Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à l'alinéa 1^{er}, point 1°, et à l'alinéa 2, point 2°, pour contrariété aux exigences de la spécification des incriminations telles qu'elles résultent de l'article 19 de la Constitution.

Article 11

L'article sous examen entend modifier l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955.

Il ajoute les stationnements pour véhicules utilisés « dans le cadre de l'exercice de l'autopartage » à la liste des emplacements de stationnements spéciaux que peuvent prévoir les communes. Dans la mesure où la loi précitée du 14 février 1955 ne définit pas l'autopartage, le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de renvoyer à l'autopartage au sens de la loi en projet afin de circonscrire les emplacements stationnés aux seuls véhicules mis à disposition par des opérateurs d'autopartage agréés.

Le Conseil d'État renvoie à ses considérations générales et réitère, à l'encontre de la dernière phrase de l'alinéa 2, son opposition formelle pour insécurité juridique découlant de l'imprécision du régime juridique applicable aux concessions d'autopartage.

Article 12

Sans observation.

Observations d'ordre légistique

Observations générales

Les intitulés des groupements d'articles et des articles sont à rédiger en caractères gras, non italiques.

Le trait d'union précédant l'intitulé de l'article est à omettre. À titre d'exemple, l'intitulé de l'article 1^{er} se lit comme suit :

« Art. 1^{er}. Objectif et champ d'application ».

Pour marquer une obligation, il suffit généralement de recourir au seul présent de l'indicatif, qui a, comme tel, valeur impérative, au lieu d'employer le verbe « devoir ».

Article 2

À la phrase liminaire, les termes « Au sens de la présente loi » sont à remplacer par ceux de « Pour l'application de la présente loi » et il convient d'ajouter un deux-points *in fine*.

Au point 3°, il y a lieu de citer l'intitulé exact et complet du règlement européen auquel il est fait référence, et d'insérer les termes « , tel que modifié » à la suite de l'intitulé complet, étant donné que ce règlement européen a déjà fait l'objet de modifications. En outre, le terme « n° » est à

faire suivre d'une espace insécable. Ainsi, il y a lieu de renvoyer au « règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, tel que modifié ».

Article 5

Au paragraphe 1^{er}, les termes « ci-après « le ministre » » sont à remplacer par ceux de « ci-après « ministre » », en excluant l'article défini de la forme abrégée à introduire.

Article 7

Au paragraphe 3, première phrase, il y a lieu d'écrire « Société nationale de circulation automobile » avec une majuscule au premier substantif uniquement.

Article 8

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, il y a lieu de citer l'intitulé complet des règlements délégués européens auxquels il est fait référence.

Article 9

Au paragraphe 2, phrase liminaire, il y a lieu de renvoyer dans l'ordre au paragraphe, puis au point, en séparant chacun des éléments par une virgule. De plus, la référence à une division en points s'écrit avec un exposant « ° ». Ainsi, il y a lieu de renvoyer au « paragraphe 1^{er}, points 1° et 2°, ». Par analogie, ces observations valent également pour le paragraphe 3.

Au paragraphe 6, il y a lieu de renvoyer à « l'article 4, point 7°, » du règlement, en séparant chaque élément par une virgule et en insérant un exposant « ° » après le numéro du point auquel il est renvoyé.

Article 10

À l'alinéa 1^{er}, phrase liminaire, en ce qui concerne les montants d'argent, les tranches de mille sont séparées par une espace insécable pour écrire « 5 000 à 50 000 euros ».

À l'alinéa 3, il y a lieu d'écrire « Police grand-ducale » et « directeur général de la Police grand-ducale ».

À l'alinéa 4, il convient d'ajouter une virgule après les termes « alinéas 3 à 8 ».

Article 11

À la dernière phrase, la date de l'acte est à ajouter une fois celle-ci connue.

Article 12

Le terme « loi » à l'intitulé de citation s'écrit avec une lettre « l » minuscule. La date de l'acte est à ajouter une fois celle-ci connue. L'article prend la teneur suivante :

« Art. 12. Intitulé de citation

La référence à la présente loi se fait sous la forme suivante : « loi du [...] relative [...] ». »

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 17 juin 2025.

Le Secrétaire général,

s. Marc Besch

Le Président,

s. Marc Thewes