

**Objet: Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. (4298FMI)**

*Saisine : Ministre du Développement durable et des Infrastructures  
(12 août 2014)*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de modifier le contrôle technique des véhicules automobiles et d'intégrer des allègements dans le cadre légal y relatif, d'une part, pour remédier à la congestion des stations de contrôle technique telle que vécue au mois de septembre 2012 et, d'autre part, pour aligner la périodicité du contrôle technique le plus possible sur les dispositions 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, et abrogeant la directive 2009/40/CE. Il aligne par ailleurs les dispositions relatives au contrôle technique routier à celles de la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE.

Enfin, le Projet a encore pour objet de transposer la directive 2014/46/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 portant modification de la directive 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

La directive 2014/45/UE précitée pose les exigences et normes que le contrôle technique doit respecter. Ainsi, les contrôles à effectuer durant le cycle d'utilisation d'un véhicule devraient être relativement simples, rapides et peu coûteux, tout en contribuant de façon efficace à la réalisation des objectifs de la directive. Cette dernière tend en effet à améliorer la sécurité routière par l'établissement d'exigences minimales communes et de règles harmonisées aux contrôles techniques effectués sur des véhicules de l'Union européenne.

Par l'élaboration de ses directives, la Commission européenne poursuit un but ultime qui est de se rapprocher de l'objectif « zéro décès » dans les transports routiers d'ici à 2050, les directives 2014/45/UE 2014/46/UE et 2014/47/UE précitées devant être un premier pas en ce sens.

La Chambre de Commerce se propose de commenter les dispositions du Projet sous avis en bloc par sujet.

**Certificat de conformité**

L'immatriculation des véhicules routiers se fait sur base du certificat de conformité communautaire qui garantit la conformité des véhicules immatriculés dans les différents Etats membres de l'Union européenne aux exigences techniques minimales. Ainsi, les exigences techniques des véhicules routiers devraient atteindre un niveau minimal identique dans tous les Etats membres.

Le Projet prévoit de supprimer le contrôle de conformité des véhicules neufs avant leur première immatriculation, ce qui supprimera également une charge administrative considérable, sans pour autant porter atteinte à la sécurité routière et permettra de

désengorger les stations de contrôle technique du pays, ce que la Chambre de Commerce salue.

Depuis l'année 1988 déjà, l'Association des Distributeurs Automobiles Luxembourgeois (ADAL) exige la suppression du contrôle de conformité des véhicules neufs. En effet, le Luxembourg est actuellement un des seuls pays dans l'Union européenne qui prescrit un tel contrôle technique.

D'après l'exposé des motifs, quelques 40.000 véhicules neufs sont ainsi vérifiés annuellement. Ceux-ci devraient dès lors à l'avenir être exonérés du contrôle de conformité par le présent Projet.

Le Projet prévoit encore que le « *certificat de contrôle technique d'un véhicule routier précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue* » pour les certificats émises par les autorités luxembourgeoises.

La Chambre de Commerce estime qu'il serait plus opportun de reconnaître à ces certificats étrangers une validité au Luxembourg jusqu'à la fin de la validité prévue sur le certificat étranger lui-même. Reconnaître une durée plus courte au certificat étranger équivaldrait à remettre indirectement en cause les compétences de l'autorité étrangère qui a émis le certificat en question.

### **Contrôle technique périodique – périodicité**

La directive 2014/45/UE précitée prévoit des périodicités pour toutes les catégories de véhicules. Le Projet prévoit cependant un régime plus contraignant que la directive dont les prescriptions constituent les exigences minimales. A noter en outre que d'après l'exposé des motifs, le Luxembourg dispose en outre actuellement d'un régime plus contraignant dans ce domaine que ses pays voisins.

Le Projet prévoit néanmoins des changements notables suivants concernant l'échéance des contrôles techniques périodiques pour les voitures ordinaires et motocycles :

- 4 ans pour le premier contrôle à compter de la première mise en circulation du véhicule à Luxembourg ou à l'étranger (actuellement 3 ans et demi).
- 6 ans pour le deuxième contrôle (actuellement 4 ans et demi).
- Annuellement après 6 ans.

Le Projet prévoit par ailleurs de supprimer le contrôle technique périodique des petites remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg. Quant aux remorques d'une masse maximale autorisée entre 750 et 3.500 kg, le Projet prévoit d'aligner la fréquence à celle des voitures.

En ce qui concerne les autobus, les autocars, les camions et les remorques d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg, le Projet prévoit d'augmenter le délai du contrôle technique à 12 mois (6 mois actuellement). Il y a cependant lieu de soulever que ces véhicules peuvent faire l'objet d'un contrôle technique routier à tout moment.

Le contrôle technique routier consiste en un contrôle technique inopiné d'un véhicule utilitaire réalisé par les autorités nationales compétentes sur les voies publiques du pays. Les véhicules sont sélectionnés de manière aléatoire ou lorsqu'ils sont suspectés de présenter un risque pour la sécurité routière ou pour l'environnement.

La Chambre de Commerce s'interroge cependant sur le contrôle technique routier des véhicules utilitaires légers, ayant une masse maximale ne dépassant pas 3,5 tonnes de la catégorie N1 (c'est-à-dire les camionnettes). Il se trouve en effet que lesdites camionnettes sont de plus en plus utilisées pour remplacer les camions dans les activités de transport routier de marchandises. Le risque que les camionnettes représentent étant comparable à celui des camions, les véhicules appartenant à cette catégorie devraient par conséquent être soumis aux mêmes contrôles techniques routiers.

Il s'avère par ailleurs que de plus en plus de camionnettes sont équipées de cabines à dormir afin de pouvoir être utilisées dans le transport de marchandises de la même manière que les camions (p.ex. trajets et tournées de longue durée).

La directive 2014/47/UE précitée qui fixe les modalités du contrôle technique routier des véhicules utilitaires offre aux Etats membres la possibilité d'inclure dans ledit contrôle technique routier les véhicules utilitaires légers, ayant une masse maximale ne dépassant pas 3,5 tonnes de la catégorie N1.

Vu le grand nombre de camionnettes circulant sur les routes nationales, et surtout vu le nombre croissant de camionnettes équipées d'une cabine à dormir, la Chambre de Commerce estime qu'il serait opportun d'élargir le contrôle technique routier aux véhicules utilitaires légers en question afin de garantir la sécurité des usagers de la route.

Finalement, le Projet prévoit une modification du contrôle technique périodique des véhicules historiques. Un véhicule historique est défini comme un véhicule dont la date de la première mise en circulation remonte à au moins 30 ans, dont le type n'est plus produit et qui est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, sans qu'aucune modification essentielle n'ait été apportée aux caractéristiques de ses composants principaux. Ces véhicules sont à présenter au contrôle technique périodique tous les deux ans. Toutefois, le Projet prévoit d'exempter du contrôle technique périodique les véhicules historiques dont la mise en circulation remonte à plus de 50 ans.

Le Projet prévoit dans son article III l'obligation d'un contrôle technique d'un véhicule « *avant sa remise en circulation sur la voie publique, après que le véhicule a fait l'objet d'une réparation importante rendue nécessaire par un accident* ». Or, la Chambre de Commerce estime que l'énoncé dudit article est trop flou. En effet, l'expression « *réparation importante* » est trop vague et nécessite d'être complétée par des précisions supplémentaires. En effet, en l'état la disposition manque de précision et ne permet pas aux propriétaires des véhicules en question d'être en mesure d'apprécier en connaissance de cause s'ils doivent présenter leur véhicule au contrôle technique ou non.

Aux yeux de la Chambre de Commerce, il serait plus opportun de reprendre dans le Projet le libellé de l'article 5 § 4 de la directive 2014/45/UE précitée qui est d'une teneur plus précise.

Ainsi la directive exige que « *nonobstant la date du dernier contrôle technique d'un véhicule, l'État membre ou l'autorité compétente concernée peut exiger qu'il soit soumis à un contrôle technique [...] après un accident ayant altéré les principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins* ». Cette définition

apporte les précisions nécessaires afin de permettre aux propriétaires de véhicules ayant subi un accident, d'apprécier correctement la situation.

Enfin, l'article 5 § 4 de la directive 2014/45/UE précitée prévoit que le véhicule puisse être soumis à un contrôle technique « *lorsque le véhicule a atteint 160 000 km* ». Or le Projet ne reprend pas cette limite kilométrique afin d'imposer un contrôle technique.

La Chambre de Commerce estime qu'afin de garantir la sécurité des usagers de la route, il serait opportun d'inclure cette limite kilométrique dans le Projet.

### **Allègement des critères en vue d'être agréé comme organisme de contrôle technique**

Le Projet prévoit un allègement dans l'accès au marché des stations de contrôle technique pour tout organisme privé qui respecte les prescriptions légales et qui obtient l'agrément du ministre ayant le transport dans ses attributions. Il supprime par ailleurs l'obligation de disposer d'au moins de trois stations de contrôle.

Le Projet définit encore les modalités d'accès à la profession de contrôleur technique. Le contrôle technique doit être effectué par des inspecteurs respectant les exigences minimales de compétence et de formation et qui doivent suivre notamment une formation initiale et continue.

### **Autres modifications**

Le Projet prévoit qu'il n'y a plus de contrôle technique d'office en cas de changement de propriétaire, à moins que le nouveau propriétaire ne le souhaite.

Le Projet modifie encore la validité du certificat de contrôle technique si le véhicule est présenté au contrôle technique après l'échéance de son certificat. Il prévoit de calculer la durée de validité à partir du jour du contrôle technique, avec comme seule exception le cas où le contrôle technique est effectué endéans les 8 semaines précédant l'échéance de la validité du certificat de contrôle technique, cas dans lequel la durée est calculée à partir de l'échéance de la validité du dernier certificat de contrôle technique.

Le Projet prévoit de considérer comme abandonné un véhicule qui n'aura pas été enlevé dans les 8 jours de l'enceinte d'un centre de contrôle technique suite à la constatation d'une déféctuosité dangereuse.

Le Projet prévoit finalement d'obliger les conducteurs de véhicules soumis à un contrôle routier sur lesquels ont été constatées une ou plusieurs déféctuosités dangereuses ou majeures à payer ce contrôle.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres remarques à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs du Projet.

\* \* \*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le Projet de loi sous avis sous réserve de la prise en compte de ses observations.

FMI/DJI