

Version coordonnée

du projet de la loi modifiée du 14 février 1955

concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

...

Art. 4bis.

(1) Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément à l'article 4^{quater}, paragraphe 3, et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément à l'article 4^{ter} paragraphe 1^{er}. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.

À compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent chaque jour par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Le ministre conserve ces informations pendant une période de trois ans. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.

À compter du 20 mai 2023, les organismes de contrôle technique doivent, lors du contrôle technique, réaliser un nombre approprié de contrôles moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dans l'objectif de récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. Les critères pour soumettre un véhicule à un contrôle technique au moyen du dispositif précité et le nombre de contrôles à réaliser sont détaillés par voie de règlement grand-ducal.

Dans l'intérêt d'utiliser les données collectées lors du contrôle technique, un recueil d'informations techniques des constructeurs des véhicules, relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, est mis à disposition sur une base non discriminatoire aux organismes de contrôle technique par un prestataire de service dont les critères de sélection sont fixés par voie de règlement grand-ducal.

Le prestataire de service est en charge d'agrèger les données techniques des constructeurs de véhicules et de les rendre accessibles à l'ensemble des organismes de contrôle technique agréés conformément à l'article 4^{ter} de la présente loi. De surcroît, le prestataire de service met à disposition des organismes de contrôle technique un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules, capable d'interpréter les données techniques des constructeurs et de convertir ces données, ensemble

avec les données récupérées des véhicules, dans un format permettant d'évaluer la sécurité technique ainsi que la conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental des véhicules présentés à un contrôle technique.

À compter du 20 mai 2023 et conformément au 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, les organismes de contrôle technique collectent et communiquent par voie électronique au ministre, pour les voitures automobiles à personnes et les camionnettes dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1^{er} janvier 2021 et qui sont dotées d'un dispositif embarqué de surveillance de la consommation d'énergie, les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation d'énergie de ces véhicules dans les conditions d'utilisation réelles, ainsi que les numéros de châssis de ces véhicules. La collecte des données susmentionnées s'effectue moyennant le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules dont il est fait référence à l'alinéa 6 du présent paragraphe.

Les données collectées et transmises au ministre par les organismes de contrôle technique, dont il est fait référence à l'alinéa 7 du présent paragraphe, sont transmises annuellement par le ministre à la Commission européenne pour les finalités visées au règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité. Les mêmes données peuvent, après avoir été rendues anonymes, être utilisées par le ministre à des fins statistiques ou de recherche. Une mise à disposition de ces données rendues anonymes peut être effectuée envers d'autres autorités administratives nationales pour les mêmes finalités.

Sans préjudice de l'alinéa 7 du présent paragraphe, en cas de refus écrit par le propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou de son mandataire, les données ne sont pas collectées pour le compte du ministre par les organismes de contrôle technique.

Pour la mise à disposition et la gérance des données techniques des véhicules, le prestataire de service, retenu conformément à l'alinéa 5 du présent paragraphe, a le droit à une indemnisation, hors taxe sur la valeur ajoutée, de 0.25 euros correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation par véhicule contrôlé indépendamment de l'utilisation des informations mises à disposition lors du contrôle technique réalisé. Il en est de même pour les véhicules pour lesquels aucune donnée technique n'est disponible au moment du contrôle technique. Le montant exact ainsi que les modalités en relation avec la mise à disposition de ces données techniques sont fixés par règlement grand-ducal.

Sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 et en fonction de la catégorie du véhicule, le contrôle technique périodique est réalisé dans les délais visés aux points 1, 2, 3 et 4 :

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
 - a) les camionnettes;
 - b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg;

- c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;
 - d) les remorques destinées au transport de personnes.
2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement ministériel, pour les véhicules suivants :
- a) les autobus et les autocars;
 - b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
 - c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg.
3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
- a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;
 - b) les véhicules historiques;
 - c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.
4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2, et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an.

Tout contrôle technique réalisé avant le premier contrôle technique périodique obligatoire est à considérer comme contrôle technique période volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique qui ne pourra couvrir que la période jusqu'au premier contrôle technique périodique obligatoire telle que définie à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, chaque contrôle technique supplémentaire réalisé plus de huit semaines avant l'expiration du certificat de contrôle technique en cours de validité, est à considérer comme

contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dans les conditions reprises à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. Toutefois, la validité du certificat de contrôle technique établi suite à un contrôle technique volontaire, ne relevant aucune défectuosité majeure ou critique, ne peut être inférieure à celle inscrite sur le certificat de contrôle technique précédent.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 4, les véhicules routiers suivants ne sont pas soumis au contrôle technique périodique:

1. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h;
2. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;
3. les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
4. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg;
5. les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1950 ;
6. les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

(2) ...

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

Article unique. À l'article 4bis, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, sept nouveaux alinéas sont insérés à la suite du troisième alinéa avec les libellés suivants :

« À compter du 20 mai 2023, les organismes de contrôle technique doivent, lors du contrôle technique, réaliser un nombre approprié de contrôles moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dans l'objectif de récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. Les critères pour soumettre un véhicule à un contrôle technique au moyen du dispositif précité et le nombre de contrôles à réaliser sont détaillés par voie de règlement grand-ducal.

Dans l'intérêt d'utiliser les données collectées lors du contrôle technique, un recueil d'informations techniques des constructeurs des véhicules, relatives aux équipements de freinage, à la direction, à la visibilité, aux réflecteurs, au matériel électrique, aux essieux, aux pneus, à la suspension, au châssis, aux accessoires du châssis, à d'autres équipements et aux nuisances, est mis à disposition sur une base non discriminatoire aux organismes de contrôle technique par un prestataire de service dont les critères de sélection sont fixés par voie de règlement grand-ducal.

Le prestataire de service est en charge d'agrèger les données techniques des constructeurs de véhicules et de les rendre accessibles à l'ensemble des organismes de contrôle technique agréés conformément à l'article 4ter de la présente loi. De surcroît, le prestataire de service met à disposition des organismes de contrôle technique un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules, capable d'interpréter les données techniques des constructeurs et de convertir ces données, ensemble avec les données récupérées des véhicules, dans un format permettant d'évaluer la sécurité technique ainsi que la conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental des véhicules présentés à un contrôle technique.

À compter du 20 mai 2023 et conformément au 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) no1014/2010, (UE) no293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission, les organismes de contrôle technique collectent et communiquent par voie électronique au ministre, pour les voitures automobiles à personnes et les camionnettes dont la première immatriculation au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1^{er} janvier 2021 et qui sont dotées d'un dispositif embarqué de surveillance de la consommation d'énergie, les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation d'énergie de ces véhicules dans les conditions d'utilisation réelles, ainsi que les

numéros de châssis de ces véhicules. La collecte des données susmentionnées s'effectue moyennant le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique des véhicules dont il est fait référence à l'alinéa 6 du présent paragraphe.

Les données collectées et transmises au ministre par les organismes de contrôle technique, dont il est fait référence à l'alinéa 7 du présent paragraphe, sont transmises annuellement par le ministre à la Commission européenne pour les finalités visées au règlement d'exécution (UE) 2021/392 précité. Les mêmes données peuvent, après avoir été rendues anonymes, être utilisées par le ministre à des fins statistiques ou de recherche. Une mise à disposition de ces données rendues anonymes peut être effectuée envers d'autres autorités administratives nationales pour les mêmes finalités.

Sans préjudice de l'alinéa 7 du présent paragraphe, en cas de refus écrit par le propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou de son mandataire, les données ne sont pas collectées pour le compte du ministre par les organismes de contrôle technique.

Pour la mise à disposition et la gérance des données techniques des véhicules, le prestataire de service, retenu conformément à l'alinéa 5 du présent paragraphe, a le droit à une indemnisation, hors taxe sur la valeur ajoutée, de 0.25 euros correspondant au nombre de 100 de l'indice des prix à la consommation par véhicule contrôlé indépendamment de l'utilisation des informations mises à disposition lors du contrôle technique réalisé. Il en est de même pour les véhicules pour lesquels aucune donnée technique n'est disponible au moment du contrôle technique. Le montant exact ainsi que les modalités en relation avec la mise à disposition de ces données techniques sont fixés par règlement grand-ducal. »

Exposé des motifs

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

A) Considérations générales

Le présent projet de loi a pour objet d'apporter des détails en relation avec l'utilisation obligatoire, à partir du 20 mai 2023, d'un dispositif d'accès et de lecture des données techniques du véhicule comme exposé dans 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. En effet, pour l'inspection des véhicules et en particulier de leurs composants électroniques de sécurité, il est indispensable d'extraire des données techniques enregistrées par le véhicule et d'exploiter ces informations sur base des spécifications techniques mises à disposition par le constructeur du véhicule, ceci afin de mieux évaluer si un véhicule demeure conforme pour circuler sur la voie publique.

Avec les nouvelles technologies installées dans les véhicules routiers, il n'est souvent plus suffisant de recourir à un test physique ou de se fier uniquement à l'affichage du tableau de bord d'un véhicule, afin de contrôler si un véhicule demeure conforme pour circuler sur la voie publique. Ainsi, la directive 2014/45/UE précitée prévoit l'utilisation d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dénommé ci-après « système OBD » (*on-board diagnostics*) permettant, entre autres, la vérification du système de freinage ABS, ESP, le réglage des phares, la performance du moteur, les airbags ou le système électronique de stabilité, lors de la présentation d'un véhicule à un contrôle technique. Toutefois, afin de pouvoir vérifier ces systèmes, il est primordial de disposer de l'ensemble des informations essentielles en relation avec les données extractibles au travers de l'interface OBD. À ces fins, la Commission européenne a publié le 17 avril 2019 un règlement d'exécution (UE) 2019/621¹ qui oblige les constructeurs à mettre à disposition des organismes de contrôle technique ou des autorités compétentes, sur base du numéro d'identification du véhicule, des informations minimales nécessaires pour réaliser le contrôle technique. La mise à disposition de ces informations aux organismes de contrôle technique et aux autorités compétentes concernées, doivent se faire sous forme non rémunérée ou moyennant la facturation d'un coût raisonnable par les constructeurs aux organismes de contrôle technique ou aux autorités compétentes.

Par conséquent, les constructeurs des véhicules sont, conformément au règlement 2019/621 précité, dans l'obligation de fournir les données techniques nécessaires aux organismes de contrôle technique permettant la vérification du bon fonctionnement des composants de sécurité et de protection de l'environnement des véhicules mis sur le marché d'Union européenne. Les données susmentionnées devraient inclure les détails permettant de veiller à ce que le bon fonctionnement des systèmes de sécurité des véhicules puisse être inspecté dans le cadre d'un contrôle technique périodique. Ces

¹ Règlement d'exécution (UE) 2019/621 de la Commission du 17 avril 2019 relatif aux informations techniques nécessaires au contrôle technique des points à contrôler et à la mise en œuvre des méthodes de contrôle recommandées, et portant établissement de règles détaillées concernant le format des données et les procédures d'accès aux informations techniques pertinentes

dispositions sont particulièrement importantes, notamment dans le domaine des systèmes commandés électroniquement, et devraient couvrir tous les éléments installés par le constructeur dans un véhicule.

En effet, dans son livre blanc du 28 mars 2011 intitulé « Feuille de route pour un espace européen unique des transports vers un système de transport compétitif et économe en ressources », la Commission européenne a défini un objectif de « sécurité totale » en vertu duquel l'Union devrait se rapprocher de l'objectif « zéro décès » dans les transports routiers d'ici à 2050. Dans cette perspective, les technologies développées pour les véhicules devraient contribuer notablement à l'amélioration du niveau de sécurité des transports routiers. Néanmoins, avec le développement continu de ces nouvelles technologies intégrées dans des véhicules de plus en plus sophistiqués, des systèmes de post-traitement des gaz d'échappement et compte tenu de possibles manipulations, il devient inévitable de développer également de nouvelles procédures d'essais afin de contrôler ces installations techniques des véhicules lors du passage au contrôle technique.

Le règlement 2014/45/UE précité stipule au paragraphe 1^{er} de son article 22 que les États membres sont autorisés, pendant une période maximale de cinq ans après le 20 mai 2018, à accorder l'utilisation des installations et équipements de contrôle visés à l'article 11, qui ne respectent pas les exigences minimales établies à l'annexe III en relation avec le contrôle technique. En analysant la prédite annexe III, il y a lieu de constater que le point 14 du paragraphe 1^{er} oblige les États membres à utiliser lors du contrôle technique un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule. De ce qui précède, chaque État membre doit veiller à ce que ce système de contrôle puisse être utilisé à partir du 20 mai 2023 pour réaliser le contrôle technique.

Ainsi, il est proposé par le présent projet de loi d'introduire des mesures en relation avec l'utilisation de l'interface OBD lors du contrôle technique au Luxembourg et de définir les conditions d'équipement et d'utilisation de ce système à respecter par les organismes de contrôle technique. Ceci en écartant tout risque quant à une éventuelle inégalité de nature financière entre les organismes de contrôle technique en rapport avec la fourniture des données techniques mises à disposition par les constructeurs et l'utilisation de l'interface OBD. Ainsi, il est proposé de recourir à un prestataire de service qui est chargé d'agrèger l'ensemble des informations des constructeurs automobiles et de mettre à disposition aux organismes de contrôle technique un système OBD capable d'interpréter les données techniques des constructeurs gérées et exposées par ses soins.

Par l'approche proposée ci-devant, il devient superflu de développer une base de données nationale des données techniques des constructeurs automobiles garantissant un accès aux données des véhicules sous forme non discriminatoire aux organismes de contrôle technique. En effet, l'exploitation d'une base de données nationale gérée par l'État luxembourgeois, afin de garantir un traitement égal pour l'ensemble des organismes de contrôle technique agréés, nécessiterait en premier lieu un développement complet de cette base de données, ce qui serait lié à un coût non négligeable. De plus, une telle approche impliquerait également l'obligation pour l'État de conclure un grand nombre de contrats avec l'ensemble des constructeurs automobiles, associé à des coûts de fonctionnement élevés notamment en vue de la taille du parc automobile national relativement faible par rapport à d'autres États membres de l'Union européenne. Ceci provoquerait un coût élevé par véhicule contrôlé, étant donné que les données mises à disposition par les constructeurs peuvent en général être réutilisées pour les mêmes types et variantes

de véhicules. Au-delà, il serait inévitable de faire de manière continue des mises à jour des informations gérées dans cette base de données, ce qui provoquerait des travaux d'entretien non négligeables. Finalement, l'État devrait instaurer tout un système de facturation avec les organismes de contrôle technique pour la mise à dispositions des données et se doter d'un nouvel article de budget difficile à gérer pour l'acquisition des données techniques des nouveaux types de véhicules mis sur le marché européen.

D'autre part, s'il incomberait seul aux organismes de contrôle technique de s'approvisionner avec les données techniques des constructeurs de véhicules, ceci nécessiterait aussi un travail et des coûts élevés pour chacun de ces acteurs. Par la suite, les tarifs de contrôle technique devraient probablement être adaptés en raison de l'introduction obligatoire du moyen de contrôle par système OBD. Dans le même sens, une obligation de s'approvisionner soi-même avec les informations techniques requises défavoriserait certes les organismes de contrôle technique de petite envergure.

De ce qui précède et sur base d'une analyse du marché, il est proposé par le présent projet de loi de recourir à un prestataire de service capable d'offrir pour le compte de l'État l'ensemble des services dévoilés ci-devant tout en respectant des conditions minimales définies.

Par ailleurs, il est proposé d'introduire avec le présent projet de loi certaines dispositions en relation avec 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°1014/2021, (UE) n°293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission, qui oblige les États membres à collecter, enregistrer et transmettre à la Commission les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles. Conformément à l'article 12 du règlement (UE) 2019/631, la Commission est tenue de recueillir, à partir de 2021, les données sur la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelle des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers qui sont enregistrées par les dispositifs embarqués de surveillance de la consommation de carburant et/ou d'énergie prévus à l'article 4*bis* du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission.

Ces données des conditions d'utilisation réelles devraient, selon le souhait de la Commission européenne, être recueillies dès qu'elles sont disponibles. Il est essentiel de déterminer le plus tôt possible comment évolue au fil du temps l'écart entre les émissions et la consommation de carburant ou d'énergie en conditions d'utilisation réelles, d'une part, et les valeurs correspondantes de la réception par type, d'autre part. Ceci est primordial pour contrôler l'efficacité des normes d'émissions de CO₂ pour la réduction des émissions de CO₂ des véhicules et pour l'information du public.

Les États membres devraient ainsi recueillir des données relatives à la consommation de carburant et d'énergie en conditions d'utilisation réelles dans le cadre des contrôles techniques effectués conformément à la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil. Afin de faciliter cette tâche, le règlement 2021/392 précité prévoit la collecte de ces informations à partir du 20 mai 2023, date à partir de laquelle les organismes de contrôle technique doivent obligatoirement utiliser le système OBD lors du contrôle technique.

Ainsi, il est proposé par le présent projet de loi d'obliger les organismes de contrôle technique à extraire les données précitées à partir du 20 mai 2023 pour chaque véhicule des catégories M1 et N1 contrôlé, immatriculé pour la première fois au sein de l'Union européenne à partir du 1^{er} janvier 2021 et équipé d'un dispositif permettant l'enregistrement de ces données.

B) Commentaire des articles

Ad article unique

Cet article introduit sept nouveaux alinéas au paragraphe *4bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le premier alinéa vise à transposer l'obligation pour les organismes de contrôle technique de s'équiper et d'utiliser à partir du 20 mai 2023 un dispositif, permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, mis à disposition par un prestataire de service en charge d'agréger les données techniques des constructeurs, afin de récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. Conformément à la directive 2014/45 précitée, il est accordé un délai de 5 ans aux États membres et aux organismes de contrôle technique de se conformer, en ce qui concerne les installations et équipements techniques utilisés lors du contrôle technique, aux exigences retenues à l'annexe III de la précitée directive. En effet, jusqu'au 20 mai 2023 les organismes de contrôle technique ne doivent pas obligatoirement disposer de tels systèmes et l'ensemble des contrôles peut être réalisé sous forme traditionnelle par un simple contrôle visuel. À partir de cette date, un certain nombre de véhicules présentés lors de la visite au contrôle technique doit cependant être contrôlé en utilisant ce nouvel équipement. Ce nombre doit être défini par un règlement grand-ducal, car plusieurs critères sont à prendre en considération lors d'une phase de transition. Il s'agit de la fréquence des contrôles techniques des véhicules neufs, l'obligation de présentation au premier contrôle technique, en l'absence d'accident ou de toute autre cause de présentation au contrôle volontaire, s'étend sur une période de quatre années. Un deuxième critère concerne les capacités des organismes de contrôle technique. La possibilité de s'équiper pour pouvoir contrôler immédiatement la totalité des véhicules présentés aux contrôles techniques ne semble pas réalisable, comme ceci nécessite de s'approvisionner avec un nombre important des dispositifs précités. Au-delà de cela, les inspecteurs de contrôle technique devraient être formés au fur à mesure quant à la manipulation et l'interprétation des résultats du nouvel équipement.

Les alinéas deux et trois visent à détailler que les données nécessaires pour interpréter les données techniques et récupérées via le dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, doivent être mises à disposition des organismes de contrôle technique tout en veillant à ce que ces données soient accessibles sur une base non discriminatoire pour ces entreprises. À ces fins, il est proposé de recourir à un prestataire de service garantissant un traitement égal pour l'ensemble des organismes de contrôle technique agréés par le ministre conformément à l'article *4ter* de loi précitée du 14 février 1955. En outre, il est précisé par ces alinéas que le prestataire de service n'a pas uniquement l'obligation d'agréger l'ensemble des informations, mais également de mettre à disposition des organismes un dispositif pour se connecter à l'interface électronique du véhicule avec lequel il doit être

possible d'interpréter les codes d'erreurs des véhicules et de déterminer des non-conformités éventuelles en relation avec les dispositions du contrôle technique des véhicules.

Par le quatrième alinéa, il est proposé d'introduire les obligations quant au retrait des données embarquées des véhicules des catégories M1 et N1 se présentant à un contrôle technique en application des dispositions du règlement 2021/392 précité, en ce qui concerne la consommation d'énergie en utilisation réelle qui est enregistrée en continu par les véhicules immatriculés pour la première fois au sein de l'Union européenne à partir du 1^{er} janvier 2021. En effet, la transposition effectuée par le présent projet de loi requiert l'accès aux données d'émissions de CO₂ du véhicule et à la consommation de carburant ou d'énergie.

Les alinéas cinq et six visent à transposer l'obligation du Grand-duché du Luxembourg de retransmettre la totalité des données collectées quant à la consommation d'énergie des véhicules équipés d'un système d'enregistrement embarqué, à la Commission européenne. Dans ce but, les données recueillies par les organismes de contrôle technique au moment de chaque contrôle technique sont transmises ensemble avec le résultat du contrôle technique au ministre ayant les transports dans ces attributions. Le transfert des données recueillies dans les États membres permettra à la Commission européenne de calculer le respect des objectifs fixés aux constructeurs automobiles, en application de l'article 7 du règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil. En outre, il est proposé de prévoir la faculté pour l'administration d'avoir recours aux données collectées. Ceci évidemment uniquement sous forme anonyme et pour la finalité d'élaborer une politique de mobilité ou d'environnement mieux adaptée. Cette possibilité est, entre autres, prévue comme un instrument d'étude et de travail pour l'observatoire digital de la mobilité. Cela permettrait par exemple de mieux suivre les émissions de CO₂ et la consommation d'énergie au niveau du parc automobile luxembourgeois. Par ailleurs, une éventuelle mise à disposition des données sous la même forme anonyme au service d'autres administrations est proposée. Aucun traitement de données n'est toutefois effectué à condition que la personne présentant le véhicule au contrôle technique exprime son refus à l'enregistrement de ces données.

Le septième et dernier alinéa inséré établit le financement du service d'accès aux données du véhicule, géré par un fournisseur de service répondant à des conditions d'exhaustivité, de fiabilité et de solidité pour la base de données. De manière indirecte, ces facteurs induisent l'intervention d'un prestataire de service ayant une ancienneté et une expérience solide dans un marché en cours d'évolution permanente. Afin d'assurer à tous les organismes de contrôle technique un accès égal aux données des constructeurs, sans exposition à une variation de prix d'achat de ces données, l'État opte pour la voie de se tourner vers un prestataire de service sur le marché des données embarquées des véhicules, capables d'assurer une couverture élevée du parc automobile luxembourgeois.

Fiche financière

En application de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État

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

En termes de revenus, le présent projet de loi ne prévoit aucune recette pour le compte de l'État. Seulement une indemnisation est prévue pour le prestataire de service qui fournit les données techniques agrégées de l'ensemble des constructeurs de véhicules aux organismes de contrôle technique. Ce montant est payable par la personne ayant présenté son véhicule au contrôle technique.

En termes de dépenses, le présent projet de loi ne produit aucun impact sur le budget de l'État car les frais d'acquisition et d'installation du système pour la connexion à l'interface électronique du véhicule seront à charge des organismes de contrôle technique.



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Pol Philippe Gilles Caspar Michel Reisch Sarah Nefissi
Téléphone :	24784958
Courriel :	pol.philippe@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	L'introduction de la possibilité pour les organismes de contrôle technique d'extraire des données techniques enregistrées par le véhicule et d'exploiter ces informations sur base des spécifications techniques mises à disposition par le constructeur du véhicule afin de mieux évaluer si un véhicule demeure conforme pour circuler sur la voie publique.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	/
Date :	04/07/2022



Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles : Organismes de contrôle technique (SNCT, DEKRA, LUKS)

Remarques / Observations :

2 Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

Oui Non

- Citoyens :

Oui Non

- Administrations :

Oui Non

3 Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4 Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques / Observations :

5 Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

indemnisation pour le prestataire de service des données techniques agrégées et payable par la personne ayant présenté le véhicule au contrôle technique

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

Le projet prévoit lors du contrôle technique la collecte ainsi que l'enregistrement et la transmission à la Commission des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles. Il n'est ainsi pas demandé à la personne qui présente le véhicule au contrôle technique de fournir ces données.

La personne qui présente le véhicule au contrôle technique peut cependant marquer son désaccord pour la collecte des données et ainsi éviter celle-ci.

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

La possibilité pour l'Etat de réutiliser les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles pour des fins d'analyse et de recherche est soumise à l'obligation d'anonymiser ces données.

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :



- 10 En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.

Sinon, pourquoi ?

- 11 Le projet contribue-t-il en général à une :
- a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
- b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non

Remarques / Observations : Le projet prévoit lors du contrôle technique la collecte ainsi que l'enregistrement et la transmission à la Commission des données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles. Le projet prévoit la faculté pour l'Etat de réutiliser ces mêmes données, sous forme anonyme, pour des fins d'analyse et de recherche, dans l'objectif de mettre en place des politiques de mobilité environnementales adaptées.

- 12 Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.

- 13 Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

La banque de données de la SNCA doit être élargie afin d'enregistrer et de pouvoir transmettre à la Commission européenne les données relatives aux émissions de CO₂ et à la consommation de carburant ou d'énergie du véhicule dans les conditions d'utilisation réelles.

- 14 Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

Les dispositions du présent avant-projet de loi s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux femmes.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Tableau de correspondance et amendements gouvernementaux

Transposition (partielle) 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

Délai de transposition: 23 mai 2023

Articles coordonnés	Texte de la Directive	Projet de loi	Transposition
Art. 22	<p>1. Les États membres peuvent autoriser, pendant une période maximale de cinq ans après le 20 mai 2018, l'utilisation des installations et équipements de contrôle visés à l'article 11 qui ne respectent pas les exigences minimales établies à l'annexe III pour le contrôle technique.</p>	<p>Article unique.</p> <p>À compter du 20 mai 2023, les organismes de contrôle technique doivent, lors du contrôle technique, réaliser un nombre approprié de contrôles moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dans l'objectif de récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. Les critères pour soumettre un véhicule à un contrôle technique au moyen du dispositif précité et le nombre de contrôles à réaliser sont détaillés par voie de règlement grand-ducal.</p>	Article unique.
Annexe III	<p>I. Installations et équipements</p> <p>Le contrôle technique réalisé conformément aux méthodes recommandées précisées à l'annexe I est effectué au moyen d'installations et d'équipements appropriés. Cela peut, le cas échéant, comprendre l'utilisation d'unités de contrôle mobiles. Les équipements de contrôle nécessaires dépendent des catégories de véhicules à contrôler décrites dans le tableau I. Les installations et les équipements comprennent au moins:</p> <p>...</p>	<p>Article unique.</p> <p>À compter du 20 mai 2023, les organismes de contrôle technique doivent, lors du contrôle technique, réaliser un nombre approprié de contrôles moyennant un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule, dans l'objectif de récupérer les données techniques ainsi que les informations quant à l'état fonctionnel et technique du véhicule. Les critères pour soumettre un véhicule à un contrôle technique au moyen du dispositif précité et le nombre de contrôles à réaliser sont détaillés par voie de règlement grand-ducal.</p>	

	14) un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD;		
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--