

N° 4712⁴**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2000-2001

PROJET DE LOI**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT**sur le projet de loi et les projets de règlement
grand-ducal afférents**

(15.5.2001)

Par dépêche en date du 9 octobre 2000, le Premier Ministre, Ministre d'Etat, a soumis à l'avis du Conseil d'Etat les projets de loi et de règlement grand-ducal sous rubrique.

Au texte des projets, élaborés par le ministre des Transports, étaient joints à chaque fois un exposé des motifs et un commentaire des articles.

Les avis des chambres professionnelles sur ces projets ont été communiqués au Conseil d'Etat comme suit:

- par dépêche du 26 janvier 2001, l'avis de la Chambre de travail du 15 décembre 2000 et l'avis de la Chambre des fonctionnaires et employés publics du 17 novembre 2000;
- par dépêche du 6 février 2001, l'avis de la Chambre de commerce du 17 janvier 2001;
- par dépêche du 20 mars 2001, l'avis de la Chambre des employés privés du 13 février 2001 ainsi que l'avis de la Chambre des métiers du 16 février 2001.

L'avis de la Chambre d'agriculture n'a pas encore été reçu par le Conseil d'Etat au moment de l'adoption du présent avis.

*

1) PROJET DE LOI**modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation
de la circulation sur toutes les voies publiques**

Le projet de loi se propose d'introduire dans la législation luxembourgeoise le système du „permis à points“. Une deuxième innovation consiste dans l'introduction du „délit de grande vitesse“.

A) Le permis à points

Le système consiste à affecter à tout permis de conduire un capital de points. Ce capital de 12 points est entamé toutes les fois que le titulaire du permis se rend coupable d'infractions au Code de la Route, parmi celles énumérées par le projet de loi sous rubrique, ou encore de lésions corporelles involontaires ou d'un homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions au Code de la Route, étant précisé que dans ce cas il peut s'agir de n'importe quelle infraction au Code de la Route.

La réduction de points intervient dès que l'infraction y donnant lieu aura été irrévocablement constatée. Cette réduction s'opère de plein droit suivant le barème légal à établir. Si le capital initial est entamé de manière à tomber à zéro point, le titulaire du permis de conduire voit son droit de conduire un véhicule automoteur sur la voie publique suspendu.

Certains aménagements sont prévus destinés à permettre au titulaire du permis de reconstituer son capital points: il peut ainsi se soumettre à des cours de formation complémentaire. Le titulaire du permis de conduire bénéficie par ailleurs d'une sorte de „bonus“ dès lors qu'il ne commet endéans un certain laps de temps aucune infraction donnant lieu à réduction de points.

Les titulaires de permis qui voient leur droit de conduire suspendu, en raison de réductions de points successives ramenant leur capital de points à zéro, ne se verront restituer leur permis qu'après accomplissement d'une formation complémentaire, voire d'un examen de contrôle spécifique.

Le permis à points est, d'après l'exposé des motifs, un choix de politique de sécurité routière, et les auteurs du projet d'ajouter que le système du permis à points s'est montré dans de nombreux pays un instrument approprié afin d'améliorer la sécurité routière par l'augmentation du respect des normes imposées. Les auteurs s'attendent à voir ainsi réduire le nombre des accidents de la route. Le dispositif à mettre en place se veut pédagogique et préventif. Il s'agit donc de mettre en œuvre une politique volontariste en matière de lutte contre l'insécurité routière.

Du rapport du ministère des Transports pour l'année 1999 il résulte que les causes présumées des accidents mortels sont, sur un total de 53 accidents, avant tout la vitesse (dans 32 accidents) et l'alcool/les drogues (dans 9 accidents). Dans la mesure où la finalité primordiale du permis à points est d'arriver à une décroissance des accidents corporels et en particulier du nombre d'accidents corporels avec suites mortelles, la question se pose s'il faut effectivement retenir toutes les infractions que les auteurs du projet de loi entendent faire rentrer dans le nouveau mécanisme à mettre en place. N'aurait-il pas été plus opportun de limiter dans un premier temps le nombre d'infractions à prendre en considération, en se limitant à celles qui peuvent être considérées comme étant à l'origine de la très grande majorité des accidents corporels?

L'objectif de la réforme à mettre en place est, selon l'exposé des motifs, „d'agir de façon ciblée contre les récidivistes“. Est-ce que la multiplication des infractions à prendre en considération pour le mécanisme du permis à points est bien la meilleure solution permettant d'atteindre ce but, à moins d'admettre qu'en ratissant aussi large que possible on finira bien par attraper dans les mailles du filet ceux qui sont en définitive visés?

Les auteurs du projet de loi se sont largement inspirés de la réglementation française en matière de permis à points. Force est de constater que cette réglementation a été et reste toujours très controversée.

a) Une controverse majeure a trait à *la nature juridique du retrait de points et de la suspension du droit de conduire*. A l'instar du législateur français, les auteurs du projet de loi sous avis proposent d'ancrer le système du permis à points dans le droit administratif.

Il n'en reste pas moins que le retrait de points intervient dans le cadre et à l'issue d'une accusation en matière pénale et résulte de plein droit de la condamnation prononcée par le juge pénal. La réglementation à mettre en place concerne l'ensemble des titulaires de permis de conduire circulant sur le territoire national: la nouvelle réglementation aura donc, par rapport aux personnes qui y sont assujetties, les mêmes effets que la loi pénale *stricto sensu*. Le retrait de points, s'il se veut avant tout être une mesure pédagogique et préventive, n'en a pas moins également une fonction dissuasive, puisque les retraits de points successifs peuvent aboutir à la suspension du droit de conduire. La Cour européenne des droits de l'homme a conclu, au regard de ces éléments, que la mesure de retrait de points s'apparente à une peine accessoire, ce qui rend applicable les dispositions de l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales (arrêt du 23 septembre 1998, *Malige c/ France*).

Affirmer dans ces conditions le caractère administratif des mesures auxquelles la nouvelle réglementation peut donner lieu revient en définitive uniquement à soustraire à la compétence des juridictions judiciaires, et en particulier des juridictions répressives, le contentieux auquel cette réglementation est susceptible de donner lieu. Par contre, l'affirmation du caractère administratif de ces mesures n'est pas de nature à les soustraire à l'applicabilité des dispositions de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales destinées à protéger toute personne faisant l'objet d'une accusation en matière pénale. Une autre conséquence de l'affirmation du caractère administratif des mesures consiste à les faire échapper au droit de grâce.

L'exposé des motifs laisse entendre que le débat au sujet de la compatibilité de la nouvelle réglementation avec les dispositions de l'article 6 de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales est clos, suite à l'arrêt de la Cour européenne des droits de

l'homme dans l'affaire *Malige*, d'une part, à un deuxième arrêt rendu par cette même juridiction le 2 février 1999 (*Roche c/ France*), d'autre part. Dans cette dernière affaire, la Cour européenne a eu à statuer sur la compatibilité de l'annulation du permis de conduire, suite à des retraits successifs de points ramenant le capital de points à zéro. La Cour européenne a conclu à la non-violation de la Convention pour une décision d'annulation du permis.

Les auteurs du projet de loi estiment qu'il est satisfait aux exigences de la Convention européenne par les garanties dont le justiciable bénéficie au titre du procès pénal, d'une part, par l'existence d'un recours devant le juge administratif, qui sera plus particulièrement appelé à contrôler la régularité de la procédure, d'autre part.

S'il est exact que les décisions de retrait de points ou de suspension du droit de conduire sont susceptibles d'être déférées au contrôle du juge administratif, ce contrôle ne portera toutefois que sur la régularité de la procédure. Encore faudrait-il savoir de quelle procédure il est question. Dans l'affaire *Malige*, la Commission européenne des droits de l'homme avait constaté que le requérant pouvait introduire un recours pour excès de pouvoir devant la juridiction administrative afin de faire contrôler que l'autorité administrative a agi à l'issue d'une procédure régulière et notamment que le titulaire du permis de conduire a été mis à même de saisir le juge pénal. A cet égard le système français du permis à points diffère du système que le projet sous avis entend mettre en place: dans le système français, le contrevenant est informé, dès la constatation de l'infraction, de ce qu'il est susceptible de perdre des points en raison de l'infraction qu'il a commise et de l'existence d'un traitement automatisé des pertes et reconstitutions de points. Ainsi, le contrevenant peut saisir le juge pénal pour réfuter la réalité des faits qui pourraient servir de fondement à un retrait de points. Dans le système luxembourgeois, par contre, l'information intervient après que l'avertissement taxé a été décerné et payé ou après que la condamnation judiciaire est devenue irrévocable, c'est-à-dire à un moment où le contrevenant n'a plus aucune possibilité de saisir le juge judiciaire. Or dans l'affaire *Malige*, la Commission européenne des droits de l'homme (voir *Gazette du Palais*, 1997, 2, pages 1020 et ss.) avait précisément relevé que l'information du contrevenant lors de la constatation d'une infraction met celui-ci en mesure de contester la réalité de l'infraction et de ses éléments constitutifs pouvant servir de fondement à un retrait de points.

Le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait que la Cour européenne des droits de l'homme ne s'est pas prononcée sur le système français du permis à points en tant que tel, mais elle a recherché si, dans les circonstances de l'espèce, le droit du titulaire de permis d'avoir accès à un Tribunal, au sens de l'article 6 § 1 de la Convention, a été respecté. Il ne résulte donc pas des arrêts rendus par la Cour européenne dans les affaires *Malige* et *Roche* que le système luxembourgeois du permis à points à mettre en place est *a priori* à l'abri de toute critique au regard de sa compatibilité avec les dispositions de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

b) A l'instar du système français, le régime du permis à points à mettre en place au Luxembourg se caractérise par son *automaticité*.

Le Conseil d'Etat n'entend pas critiquer en soi cette orientation du système. Mettre en cause l'automatisme qui caractérise le système reviendrait d'ailleurs à mettre en cause le mécanisme en tant que tel: dans la mesure où le projet de loi sous avis n'entend pas abolir la possibilité, pour le ministre des Transports, de prendre des mesures administratives à l'encontre du titulaire d'un permis, sur base de l'article 2 de la loi modifiée de 1955, il ne servirait à rien d'introduire un nouveau système qui se caractériserait par la simple possibilité d'un retrait de points ou d'une suspension du droit de conduire, sur base d'une appréciation à effectuer de cas en cas par le ministre. La question se pose toutefois si l'automatisme n'est pas trop absolue. En définitive, ce ne sera que la menace de l'annulation automatique du permis de conduire qui sera perçue comme le point fort de la réforme. L'effet dissuasif prend ainsi le pas sur l'aspect pédagogique qui, selon les auteurs, est aussi une caractéristique du nouveau dispositif.

Pour faire ressortir plus clairement cet aspect pédagogique, il serait possible de prévoir une étape intermédiaire avant la suspension du droit de conduire, tels des cours de recyclage théoriques ou pratiques.

Dans une optique davantage pédagogique, il serait également indiqué de relever le capital points. Le Conseil d'Etat pourrait ainsi concevoir un capital de 15 points, avec une étape intermédiaire à 8 points: si le titulaire d'un permis de conduire a entamé son capital de manière à le ramener à 8 points, il devrait se soumettre à des cours de recyclage, dont la nature serait déterminée par le ministre des Transports compte tenu des infractions ayant donné lieu aux retraits de points. D'une manière plus générale, il peut

être remarqué que le nombre de points dont les retraits successifs entraînent la suspension du droit de conduire est moins élevé que dans d'autres pays, telle par exemple l'Allemagne. Telle que conçue actuellement, la réforme risque d'être perçue uniquement comme une tentative de renforcer la dissuasion exercée par le système traditionnel de sanctions des infractions au Code de la Route (voir article de *Henri-Vincent Amouroux, Gazette du Palais, 1990, 2, doctrine, pages 371 et ss.*).

Le Conseil d'Etat tient encore à relever que l'automatisme qui caractérise le dispositif à mettre en place n'est cependant pas générale. En la présente matière, comme en matière pénale tout court, joue le principe de l'opportunité des poursuites. Les contrevenants ne feront dès lors pas tous l'objet de poursuites pénales. Une politique de classement sans suite, quels qu'en soient les critères, doit toujours être éclairée à la lueur du phénomène de surcharge du système de justice pénale. N'est-ce pas d'ailleurs la raison qui a amené le législateur à explorer d'autres voies, telles que l'avertissement taxé, l'ordonnance pénale, ou encore la médiation pénale?

Le Conseil d'Etat propose dans l'immédiat de relever le capital points, tout en laissant aux instances compétentes le soin d'élaborer le cas échéant une solution intermédiaire, faisant intervenir une épreuve-stage en cas de réduction d'environ de la moitié du nombre de points.

B) Le „délit de grande vitesse“

A l'heure actuelle, le droit pénal routier connaît la contravention d'inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse. Cette contravention est sanctionnée au titre de l'article 7 de la loi modifiée de 1955 d'une amende de 1.000 à 20.000 francs. En application de l'article 13 de cette même loi, une interdiction de conduire de huit jours à un an peut également être prononcée par le juge.

C'est dans le cadre de la réglementation relative aux avertissements taxés qu'une distinction fut introduite, la taxe à percevoir variant suivant que le dépassement de certaines limitations de vitesse est inférieur ou égal à certains seuils. Il y a cependant lieu de retenir qu'il s'agit toujours d'une même et unique incrimination qui, si elle fait l'objet de poursuites judiciaires, est punissable des peines d'amende et d'interdiction de conduire ci-dessus précisées.

Le projet sous avis entend créer une nouvelle incrimination s'agissant des dépassements de vitesse qui sont supérieurs à une valeur de référence. Ces dépassements de vitesse seraient sanctionnés de peines correctionnelles, à savoir d'une amende de 10.001 à 200.000 francs, et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 ans, ou d'une de ces peines seulement.

Le Conseil d'Etat retient que désormais les limitations de vitesse, sinon en droit, du moins en fait, seront les suivantes:

- à l'intérieur des agglomérations:
 - de 50 km/h à 65 km/h
 - de 66 km/h à 84 km/h
 - à partir de 85 km/h
- à l'extérieur des agglomérations, étant précisé qu'il faut encore distinguer suivant la catégorie de conducteur (p.ex. un conducteur en période de stage au titre de l'article 83 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955), ou le genre de véhicule:

<ul style="list-style-type: none"> <i>a) norme générale</i> de 90 km/h à 110 km/h de 111 km/h à 132 km/h à partir de 133 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> <i>b) normes particulières</i> de 75 km/h à 95 km/h de 96 km/h à 114 km/h à partir de 115 km/h
---	---
- sur autoroute (avec distinction suivant la catégorie de conducteur ou le genre de véhicule):

<ul style="list-style-type: none"> de 120 km/h à 145 km/h de 146 km/h à 168 km/h à partir de 169 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> de 90 km/h à 110 km/h de 111 km/h à 132 km/h à partir de 133 km/h.
--	--

Le Conseil d'Etat n'a aucune difficulté à suivre les auteurs du projet de loi lorsqu'ils font valoir que la vitesse excessive ou inadaptée reste le premier facteur d'accidents graves. Il ne s'oppose dès lors pas non plus à voir compléter l'arsenal législatif et réglementaire à l'effet de lutter plus efficacement contre la vitesse excessive.

Il semble toutefois au Conseil d'Etat que la nouvelle réglementation à mettre en place n'est pas à la hauteur des ambitions de ses auteurs.

Cette nouvelle réglementation se caractérise tout d'abord par son opacité, ce que le Conseil pense avoir illustré par les exemples cités ci-dessus. Même si nul n'est censé ignorer la loi, osera-t-on encore affirmer que tout conducteur aura continuellement à l'esprit les différentes limitations à ne pas dépasser? En définitive la norme elle-même risque de ne plus être perçue comme s'imposant aux conducteurs en tant que telle.

Au lieu d'avoir un effet pédagogique, la multiplication de seuils limites rend difficilement perceptible ce que le législateur a réellement voulu: quelle est la portée du message que le législateur entend voir passer auprès des automobilistes en distinguant suivant „petits“, „moyens“ et „grands“ excès de vitesse? Ne risque-t-on pas d'aboutir en fait à une certaine banalisation du phénomène, du moment que l'excès de vitesse ne se situe pas dans la tranche des „grands“ excès de vitesse?

D'un autre côté, les résultats auxquels un tel „sautissonnage“ peut conduire risquent d'être sans proportion avec la gravité objective de la faute individuelle commise: les seuils limites, tout en assurant en apparence une certaine flexibilité, peuvent en fait conduire à une répression tous azimuts: suivant l'endroit où s'effectue un contrôle, il sera possible d'attraper une grande majorité d'automobilistes en flagrant délit de grande vitesse. Or le but du législateur ne peut pas être de „faire sans discernement de l'automobiliste un délinquant“, ainsi qu'un membre du Sénat français s'était exprimé au sujet de l'introduction en France du délit de grande vitesse.

Faut-il par ailleurs vraiment prévoir des sanctions qui justifient la délivrance d'un mandat de dépôt (article 94 du code d'instruction criminelle)?

Le Conseil d'Etat est donc plus que réticent à suivre les auteurs du projet de loi dans leur démarche et il proposera en conséquence des solutions alternatives lors de l'examen des textes.

Il va cependant sans dire que pour imposer le respect de la norme, il est nécessaire que toutes les autorités concernées fassent preuve d'une discipline certaine. Le Conseil d'Etat voudrait faire état dans ce contexte de la notion allemande de „Rechtstatsache: Gesetzgebung bedarf grundsätzlich der rechtstatsächlichen Begründung. Rechtstatsachen verbessern die Akzeptanz von Normen in der Öffentlichkeit. Begründungsfreie, emotionale, prestigefördernde, grundsätzlich auch symbolische Gesetzgebung sollte vermieden werden“. Pour assurer le respect de la norme, c'est-à-dire de la limitation de vitesse, il y a lieu de s'abstenir de multiplier à l'infini les limitations de vitesse. A cet égard, tous les intervenants, Etat et communes, sont également sollicités.

Examen des articles du projet de loi

Article I

La modification proposée à l'endroit du deuxième alinéa du paragraphe 4 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 a pour objet de rétablir un parallélisme avec le retrait du permis de conduire: il semble en effet difficilement concevable que le refus de remettre les documents de bord (carte d'immatriculation, carte d'identité) soit sanctionné d'une peine d'emprisonnement et/ou d'une peine d'amende, alors que le refus de remettre le permis de conduire n'est sanctionné que d'une peine d'amende (article 13, point 12 de la loi modifiée du 14 février 1955).

Le maximum de l'amende correctionnelle est quadruplé, ce qui ne constitue pas de modification par rapport aux dispositions de la loi du 13 juin 1994 relative au régime des peines (article X).

Article II

Les dispositions faisant l'objet de l'article sous avis introduisent en droit luxembourgeois le permis à points, et en déterminent le champ d'application, et ce en complétant la loi de 1955 par un article *2bis*, divisé en six paragraphes:

Paragraphe 1er

Le Conseil d'Etat propose tout d'abord de relever le capital points, pour le porter à 15 points. Il est renvoyé à ce sujet aux considérations générales du présent avis.

S'agissant du champ d'application *ratione personae* du nouveau dispositif, le Conseil d'Etat se rallie en principe à l'approche des auteurs du projet de loi de soumettre à la nouvelle réglementation tous les

titulaires d'un permis de conduire circulant sur les voies publiques nationales, sans égard à leur nationalité et à leur lieu de résidence normale. Le Conseil d'Etat est cependant à s'interroger sur la mise en œuvre pratique du nouveau dispositif, s'agissant notamment de la notification aux intéressés des retraits de points, question à laquelle le Conseil d'Etat reviendra ultérieurement.

Les auteurs prévoient de fixer dans la loi elle-même l'essentiel des règles de fonctionnement du permis à points. Le Conseil d'Etat se rallie à cette approche, au regard du caractère de peine du retrait de points et de la suspension du droit de conduire. Il n'en reste pas moins que le système à mettre en place risque d'être caractérisé par sa lourdeur administrative.

Une première difficulté consiste à déterminer le moment auquel intervient l'affectation du nombre initial du capital points. Les auteurs proposent de faire la distinction entre les titulaires d'un permis de conduire délivré par les autorités luxembourgeoises ou qui a fait l'objet au Luxembourg d'une transcription, d'une part, et les titulaires de permis de conduire délivrés par une autorité étrangère et qui ne sont pas obligés de l'échanger contre un document luxembourgeois, d'autre part. Pour les premiers, l'affectation initiale a lieu lors de la délivrance ou de la transcription du permis. Pour les seconds, l'affectation a lieu, soit au moment de l'établissement de la résidence normale au Luxembourg (ressortissants communautaires ou ressortissants d'un Etat membre de l'Espace économique européen qui ne sont en principe pas tenus de transcrire leur permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen), soit au moment du retrait de points suite à une infraction y donnant lieu et qui a fait l'objet, soit d'un avertissement taxé, soit d'une condamnation judiciaire (sont visés tous les titulaires de permis de conduire étrangers qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg). Les auteurs du projet de loi tablent manifestement sur l'observation, en particulier par les titulaires d'un permis de conduire délivré par les autorités d'un Etat membre de l'Espace économique européen (incluant donc les Etats membres de l'Union européenne), des dispositions de l'article 84, paragraphe 1er de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955, qui oblige les intéressés à remettre au ministère des Transports, au moment de l'établissement de leur résidence normale au Luxembourg, une copie certifiée conforme de leur permis de conduire par l'intermédiaire des autorités communales du lieu de cette résidence. Il y a donc certaines „variables“ à la mise en œuvre des critères ci-avant précisés.

L'alinéa 3 du paragraphe 1er dispose ensuite que „si avant l'affectation du nombre initial de points dans les conditions qui précèdent, le titulaire du permis de conduire a déjà fait l'objet d'une condamnation judiciaire ..., d'un avertissement taxé ..., ou d'une sanction étrangère administrative ou pénale ..., le nombre initial de points est réduit en conséquence“. D'après le commentaire, cette disposition a pour objet de garantir que des infractions commises avant l'obtention du permis de conduire seront également prises en compte. Pour le moins y a-t-il une divergence certaine entre les termes mêmes de la disposition sous avis et le commentaire. Le Conseil d'Etat doit en tout cas s'opposer formellement à la disposition telle qu'elle est apparemment comprise par ses auteurs.

Le retrait de points ayant été reconnu par les organes appelés à veiller au respect des dispositions de la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales comme constituant une peine, et participant ainsi, de par sa nature de la „matière pénale“ au sens de l'article 6, § 1er de la Convention, il est clair que le dispositif à mettre en place doit satisfaire à certaines exigences.

Il n'est pas concevable, aux yeux du Conseil d'Etat, de faire peser sur des contrevenants la menace d'une sanction, qui ne deviendra effective qu'une fois que le contrevenant se verra affecter son capital points. Ce ne sont donc plus les faits dont le contrevenant a été reconnu coupable qui déclenchent l'application du mécanisme, mais l'affectation du capital points qui correspondra dans la majorité des cas à l'obtention du permis de conduire. Une telle lecture du texte aboutit à faire rétroagir une mesure à des situations auxquelles elle ne s'appliquait pas au moment de la commission des faits, une des conditions d'application du dispositif faisant précisément défaut. Le Conseil d'Etat ne saurait d'aucune façon y marquer son accord.

Le Conseil d'Etat donne encore à considérer que l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 permet déjà actuellement de tenir compte du comportement passé d'une personne en tant qu'usager de la voie publique, et notamment au niveau de l'admission aux épreuves pour l'obtention du permis ou lors de la transcription d'un permis. Il n'y a pas lieu, aux yeux du Conseil d'Etat, d'étendre l'automatisme qui caractérise le dispositif du permis à points aux infractions commises avant l'obtention du permis ou avant la transcription.

Il y a donc lieu de supprimer l'alinéa 3 du paragraphe 1er de l'article II sous avis.

Paragraphe 2

a) Ce paragraphe établit le tableau des infractions donnant lieu à retrait de points ainsi que le barème à appliquer.

D'une manière générale, le Conseil d'Etat propose de faire précéder tous les substantifs placés en première position de l'article correspondant, ce qui permettra une meilleure lecture de certaines rubriques. A titre d'exemple, le Conseil d'Etat signale le point 3) „conduite d'un véhicule – sans permis de conduire valable, ... – fait, comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule, de laisser ou de faire conduire ...“. Il serait préférable de dire „la conduite d'un véhicule ...“ et „- le fait, comme propriétaire ou détenteur, de laisser ou de faire conduire ...“.

L'énumération des différentes infractions entrant en ligne de compte pour un retrait de points devrait correspondre autant que possible au libellé de ces infractions, sous peine de faire surgir des discussions au sujet du sens et de la portée de certaines infractions énumérées. C'est ainsi que le point 9) fait état du „refus de se prêter comme conducteur d'un véhicule ou d'un animal au dépistage de l'alcoolémie“. Il se recommanderait de mentionner pour le moins entre parenthèses l'examen sommaire de l'haleine, l'examen de l'air expiré, la prise de sang, l'examen médical.

La même observation vaut également pour les points 8) et 10): en visant la conduite, „en état d'ivresse“, d'un véhicule ou d'un animal, les auteurs du projet de loi n'entendent-ils viser que les conducteurs dont le taux d'alcoolémie est d'au moins 1,2 g par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg par litre d'air expiré, ou est-ce que sont visés également les conducteurs dont les taux sont inférieurs à ces seuils ou pour lesquels il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, mais qui présentent des signes manifestes d'ivresse (point 8), premier tiret)? A l'inverse, le point 10), en ne mentionnant que les conducteurs présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, exclut-il les conducteurs dont le taux d'alcoolémie a été déterminé soit par l'examen de l'air expiré, soit par la prise de sang?

Le Conseil d'Etat donne encore à considérer s'il faut vraiment maintenir au tableau des infractions celles qui sont le fait de conducteurs d'animaux, de même que celles qui sont le fait de conducteurs de véhicules non automoteurs (en particulier celles qui sont le fait de conducteurs de cycles). Le Conseil d'Etat réitère ses observations ci-dessus, comme quoi de toute façon une réduction de points ne se conçoit que dans l'hypothèse où ces conducteurs sont par ailleurs titulaires d'un permis de conduire.

Que signifient au point 13) les termes „signal lumineux rouge ou assimilé“? *A priori* il y a lieu d'admettre que sont visés aussi les signaux colorés qui se présentent sous forme de flèches, ainsi que les feux rouges aux passages à niveau. Mais y a-t-il lieu d'y inclure également les signaux lumineux à l'attention de certaines catégories d'usagers, tels les autobus?

Le point 18) est également caractérisé par un flou certain: quelle est la portée des termes „qui règlent la circulation“? Est-ce seulement l'hypothèse de l'article 115, dernier alinéa, du Code de la Route qui est visée (les injonctions prévalant sur les règles de circulation et sur les indications des signaux colorés lumineux ou non, et des signaux routiers)? Ou est-ce que d'une manière générale les fonctions de contrôle de la police et de la douane sont visées?

S'agissant du point 7), le Conseil d'Etat proposera un nouveau libellé dans le cadre de l'examen des articles V et VII du projet sous avis.

S'agissant du point 3), premier tiret du paragraphe 2 sous examen, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations à l'endroit de l'alinéa final du paragraphe 1er du nouvel article 2bis. Une personne qui n'est pas titulaire du tout d'un permis de conduire ne saurait se voir sanctionner virtuellement par un retrait du capital points. Le Conseil estime encore que ne devraient pas être visées les hypothèses où le conducteur, suite à une négligence de sa part, ne remplit pas les conditions auxquelles la validité de son permis est subordonnée: il s'agit en particulier du non-respect de la mention „seulement valable avec verres correcteurs“. Il peut raisonnablement être soutenu que dans la presque totalité de ces hypothèses, un retrait de 4 points constitue une sanction tout à fait démesurée. Il n'y aurait donc lieu de maintenir le premier tiret que dans l'hypothèse où les auteurs du projet de loi entendent sanctionner ceux qui conduisent un véhicule automoteur d'une catégorie pour laquelle ils ne disposent pas d'un permis de conduire valable. Le tiret en question serait alors à libeller comme suit:

„conduite d'un véhicule (automoteur)

– sans permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause.“

Sans préjudice des observations formulées dans la partie générale du présent avis, quant à l'étendue du champ d'application du mécanisme du permis à points pour ce qui est des infractions prises en

considération, le Conseil d'Etat estime qu'il y a plusieurs infractions figurant dans l'énumération du paragraphe 2 qui prêtent plus particulièrement à discussion quant à leur inclusion dans le catalogue des infractions donnant lieu à retrait de points: il s'agit du défaut de suivre les injonctions des membres de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises, du non-port de la ceinture de sécurité, du non-port du casque par le conducteur d'un motocycle ou d'un cyclomoteur, et de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque sans immatriculation régulière.

Pour l'inobservation des injonctions de la Police et de l'Administration des douanes et accises (et à supposer que soit visé d'une manière générale le contrôle de la circulation), la sécurité routière n'est dans bien des cas pas mise en cause par le fait de ne pas suivre ces injonctions, mais par le fait que le conducteur a commis une autre infraction à la constatation de laquelle il tente de se soustraire. Le Conseil d'Etat propose de faire abstraction de cette infraction dans l'énumération.

S'agissant du non-port, par le conducteur d'un véhicule, de la ceinture de sécurité, le Conseil d'Etat donne à considérer que l'inobservation de cette prescription a avant tout trait à la sécurité personnelle du conducteur. Faut-il sanctionner le conducteur en faute par un retrait de points? Il est vrai qu'on pourrait argumenter que celui, qui ne se soucie pas de sa sécurité personnelle, ne se soucie guère davantage de la sécurité des autres usagers de la voie publique. Il reste qu'une sanction pénale, même en tenant compte de sa fonction dissuasive, ne peut pas prétendre à une prévention tous azimuts. Le Conseil d'Etat donne dès lors à considérer s'il ne conviendrait pas de renforcer la répression pénale proprement dite, s'agissant du non-port de la ceinture de sécurité, et de ne pas s'engager dans la voie de sanctions „administratives“ supplémentaires. L'avertissement taxé pourrait être porté à 6.000 francs en cas de contravention aux prescriptions afférentes.

Les considérations qui précèdent valent également pour le non-port par le conducteur d'un motocycle ou d'un cyclomoteur du casque.

Un retrait de points ne serait dès lors à envisager qu'en cas de transport d'un enfant de moins de 12 ans sans les dispositifs de sécurité afférents.

Pour ce qui est du défaut d'immatriculation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, le Conseil d'Etat ne perçoit pas la nécessité de sanctionner de tels faits par un retrait de points. Le Conseil d'Etat signale par ailleurs de nouveau l'imprécision de la terminologie employée: pour le moins faudrait-il écrire „qui n'a pas été régulièrement présenté à l'immatriculation“.

b) Le paragraphe 2 sous avis détaille ensuite le mécanisme du retrait de points.

Il précise tout d'abord que la réduction de points intervient de plein droit après une condamnation judiciaire devenue irrévocable (c'est-à-dire à partir du moment où la décision judiciaire n'est plus susceptible d'être attaquée par une voie de recours ordinaire ou extraordinaire) ou après l'écoulement d'un délai de 45 jours depuis le paiement de l'avertissement taxé. Le Conseil d'Etat note que l'avant-dernier alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955, qui traite du délai dans lequel l'avertissement taxé doit être payé, est adapté en conséquence. Le Conseil d'Etat relève toutefois que les auteurs du projet de loi ne proposent pas de modifier l'alinéa final de l'article 15 aux termes duquel „le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice“. Cet alinéa final a été ajouté à l'article 15 de la loi modifiée de 1955 par la loi du 26 août 1993 (*doc. parl. 3486*) qui s'est à cet égard inspirée de la proposition de loi concernant les avertissements taxés (*doc. parl. 2905*). Le but poursuivi par le législateur était d'éviter que le paiement de l'avertissement taxé ne puisse être interprété comme aveu de la part du contrevenant si ultérieurement le ministère public décidait de ne pas accepter la transaction et de porter l'affaire devant les tribunaux. Or la possibilité jadis réservée au ministère public de ne pas accepter la transaction et d'exercer des poursuites (quel que soit le délai dans lequel est intervenu le paiement) n'a pas été maintenue. Afin d'éviter toutes discussions au sujet de la portée de cet alinéa final, le Conseil d'Etat proposera à l'endroit de l'article XI d'intégrer cet alinéa dans le nouvel alinéa 7, qui serait à compléter *in fine* par la phrase suivante:

„... Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort de l'action en justice.“

Le projet de loi prévoit des dispositions concernant le retrait de points à opérer en cas de concours idéal d'infractions ou en cas de concours réel d'infractions. Les juridictions judiciaires appliqueront bien évidemment les règles du concours, les juridictions de première instance sous le contrôle, le cas échéant, des juridictions d'appel. La loi de 1955 prévoit aussi les règles de concours à appliquer par la Police en décernant des avertissements taxés. Un contrôle par une juridiction quant à l'application correcte des règles du concours n'est plus possible une fois que l'avertissement taxé aura été payé. Il est incontestable

que dans la très grande majorité des cas ces règles sont correctement appliquées. Même s'il devait y avoir des erreurs dans l'application de ces règles, les conséquences n'en sont que pécuniaires, sans que le Conseil d'Etat veuille en minimiser l'impact. Mais du moment que le projet de loi sous avis dispose que „la réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe“, les conséquences ne seront plus seulement pécuniaires. Des contestations quant à l'application des règles de concours ne sont donc pas exclues. Ces contestations relèvent-elles du contentieux administratif?

Le projet ne contient pas de dispositions au sujet de la „confusion des peines“. Les règles prévues en matière de concours réel ne semblent donc être que des règles „verticales“, limitées aux faits faisant l'objet d'une même décision judiciaire ou d'un même avertissement taxé, mais ne semblent pas avoir de portée „horizontale“ étendant leur empire à une pluralité de faits, espacés dans le temps, faisant l'objet de décisions judiciaires distinctes ou de plusieurs avertissements taxés.

L'alinéa final est, pour les raisons développées dans la partie générale du présent avis, d'une importance particulière, puisqu'il a trait à l'*information* du conducteur. Il est un fait que cette information n'est pas préalable. D'après le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière, auquel renvoie le dernier alinéa du paragraphe 2 sous avis s'agissant des modalités de l'information, „le ministre des Transports procède à l'imputation des points retirés et en informe l'intéressé endéans les huit jours ouvrables ... Cette information est faite sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception dans le cas d'une déduction de points ... L'information ... mentionne le libellé de l'infraction et le nombre de points déduits ainsi que les date et lieu des faits. Elle indique en outre si la déduction des points intervient sur base d'une décision judiciaire ou sur base d'un avertissement taxé. Dans le premier cas l'instance judiciaire, la date de la décision ainsi que la date où cette décision est devenue irrévocable sont mentionnées. Dans le second cas, la date du paiement de la taxe est mentionnée“. Force est de constater que sous le couvert d'une „information“, il est en réalité question tantôt de la notification de la décision administrative, tantôt de la motivation de cette même décision.

Si l'on peut encore concevoir que l'absence d'information préalable ne porte pas à conséquence dans les cas où procès-verbal est dressé, puisque le contrevenant sera alors cité à l'audience (sous réserve du principe de l'opportunité des poursuites) et bénéficiera à cet égard des garanties de l'article 6 § 1er de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, l'absence d'information préalable risque de poser problème s'agissant des avertissements taxés.

La législation française impose une information du conducteur en infraction sur le retrait de points qu'il encourt. Cette information est consignée dans un document à remettre au conducteur par les forces de l'ordre.

En l'état actuel de la législation luxembourgeoise, l'avertissement taxé est subordonné à la condition que le contrevenant consente à verser immédiatement la taxe due ou s'en acquitte dans le délai lui imparti. En partant de l'idée que l'information préalable du contrevenant est inhérente au mécanisme de l'avertissement taxé, cette information devrait à l'avenir porter non seulement sur le montant de la taxe à acquitter, mais aussi sur une éventuelle réduction de points. Les directives nécessaires devront être données aux membres des forces de l'ordre. Le Conseil d'Etat proposera à l'endroit du projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés de prévoir des modifications concernant la formule spéciale moyennant laquelle l'avertissement taxé est perçu. La formule spéciale devrait comporter une rubrique qui pourrait être intitulée „*Permis à points – Perte points: ___*“, et qui serait à compléter, par l'indication du nombre de points dont la perte est encourue, par les agents des forces de l'ordre décernant l'avertissement taxé. Cette indication documenterait en conséquence l'information du contrevenant et son acceptation des conséquences découlant du paiement de la taxe au niveau du capital points dont son permis de conduire est affecté.

Cette information devrait être donnée au contrevenant dans tous les cas, c'est-à-dire aussi dans les cas où le contrevenant ne s'acquitte pas sur les lieux mêmes de l'infraction du montant de la taxe.

Le règlement grand-ducal du 26 août 1993 serait en conséquence à modifier à l'effet de préciser que le „reçu“, qui devrait à l'avenir comporter l'apposition des termes „Information/Reçu“, est dans tous les cas à remettre par le verbalisant au contrevenant. S'il n'y a pas de paiement immédiat du montant de la taxe, il y aurait lieu de biffer „Reçu“.

Il y aurait encore lieu de prévoir qu'à l'information écrite prévue par le paragraphe sous rubrique devrait être jointe une photocopie certifiée conforme de la copie de la formule spéciale envoyée au

ministre des Transports. Il y aurait donc lieu de prévoir en matière d'avertissements taxés, comme en matière de consignations, une formule spéciale comportant *deux* copies.

Le Conseil d'Etat est parfaitement conscient de ce que ces propositions pourraient être perçues comme renforçant encore la lourdeur administrative du mécanisme, et que leur mise en œuvre risque de se révéler, du moins au début, malaisée. Le Conseil est toutefois à s'interroger s'il sera plus facile de prévoir, à côté de la formule spéciale utilisée pour les avertissements taxés, une deuxième formule spécifique pour l'information du contrevenant.

Il y a lieu de conclure les observations à l'endroit du paragraphe 2 de l'article II, par la constatation que le rapport d'activité de 1999 du ministère de l'Intérieur renseigne plus de 14.000 avertissements taxés décernés par la police à raison d'infractions qui à première vue pourraient donner lieu à réduction de points. S'y ajoutent les 4.578 avertissements taxés pour infractions graves décernés par la Gendarmerie, et dont on peut raisonnablement admettre que la majorité serait également de nature à entraîner une réduction de points. Il s'agit à l'évidence d'un nombre élevé d'infractions dont il n'est guère concevable qu'elles puissent toutes donner lieu à un contentieux judiciaire. Si le fait de rattacher dorénavant au paiement de la taxe une réduction du capital points du contrevenant devait inciter un grand nombre de contrevenants à ne plus consentir à payer la taxe, il en résulterait un risque de paralysie des forces de l'ordre (devant alors dresser procès-verbal) et de l'appareil judiciaire et en tout cas un risque de voir nombre de comportements délictueux rester sans sanction (par le biais d'un nombre plus élevé de classements sans suites). Dans une telle éventualité, et en cas d'impossibilité avérée des forces de l'ordre et des autorités judiciaires de pouvoir contrecarrer les vellétés de contrevenants de faire „sauter“ le procès-verbal, les fondements mêmes du permis à points seraient remis en cause.

Paragraphe 3

Le paragraphe sous rubrique prévoit que la durée de la suspension du droit de conduire est de 12 mois. En cas de „récidive“ dans le délai de trois ans, à partir du jour où une première suspension a pris fin, le délai de la suspension sera de 24 mois.

La restitution du permis est subordonnée à la participation à une formation complémentaire, voire à la réussite à un examen de contrôle, pour les cas de „récidive“.

Ces dispositions, combinées avec les dispositions du projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, soulèvent des problèmes majeurs:

- ne peuvent manifestement être visés que les cas où la suspension du droit de conduire s'accompagne d'un retrait matériel du permis de conduire. Or un tel retrait matériel systématique s'avère dans bien des cas impossible. En définitive, seuls les résidents pourront se voir retirer matériellement le permis. Pour tous les titulaires de permis non résidents, les autorités luxembourgeoises pourront certes décréter la suspension du droit de conduire sur le territoire luxembourgeois, mais cette suspension ne sera pas matérialisée par le retrait du permis.
- le projet de loi prévoit que la restitution du permis est subordonnée à la participation à une formation complémentaire. Le projet de règlement grand-ducal prévoit que la participation à cette formation est constatée par un certificat, dont la délivrance peut toutefois être refusée. En cas de refus de délivrance du certificat, l'intéressé est obligé de se soumettre à nouveau à la même formation, avec doublement du nombre des heures prévues pour l'enseignement individualisé spécial de l'instruction théorique. Un nouveau refus de délivrance du certificat n'est pas prévu.
- le projet de loi prévoit qu'en cas de „récidive“, la restitution du permis est subordonnée, non seulement à la participation à la formation complémentaire (dans les conditions ci-avant détaillées), mais encore à la réussite à un examen de contrôle.

Le Conseil d'Etat rappelle que la suspension du droit de conduire participe de la nature d'une peine: il ne saurait dès lors être question d'en prolonger les effets au-delà des limites tracées par le législateur. A l'expiration des délais de respectivement 12 et 24 mois, le titulaire du permis de conduire doit recouvrer son droit de conduire. Toute autre solution serait inadmissible, comme procédant d'une confusion des genres et conduisant à des sanctions à géométrie variable. Aussi le texte sous rubrique doit-il, sous peine d'opposition formelle du Conseil d'Etat, être modifié.

Aux alinéas 3 et 4 actuels, il y aurait lieu d'ajouter à chaque fois après les termes „la restitution du permis“, „ , dans les cas où la suspension du droit de conduire s'accompagne d'un retrait matériel du permis de conduire“. A l'alinéa 4 actuel, il y aurait de plus lieu de prévoir la participation à un examen

de contrôle, mais sans faire dépendre la restitution du permis à la réussite à cet examen de contrôle. Le terme „réussir“ est en conséquence à supprimer.

Il y aurait encore lieu d'ajouter au paragraphe 2 un nouvel alinéa 5 (les alinéas 5 à 7 actuels étant recalés d'une unité) à l'effet de dire:

„La restitution du permis, à l'échéance des durées de suspension prévues aux alinéas 3 et 4, s'effectue sans préjudice du droit du ministre des Transports de prendre à l'encontre du titulaire du permis une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 de la présente loi.“

Lors de la restitution, le permis de conduire serait affecté seulement de 6 points. La raison à cette limitation est, d'après les auteurs du projet, tout d'abord pédagogique. Un souci d'équité vient s'y ajouter. Le Conseil d'Etat ne partage pas les vues des auteurs du projet de loi sous ce rapport. Du moment que la suspension du droit de conduire est à considérer comme une peine, il n'y a pas lieu d'en prolonger les effets au-delà des limites fixées par la loi. Il n'y a donc pas lieu de maintenir le conducteur dans un premier temps „dans une situation précaire“, comme l'expriment les auteurs du projet de loi. Si des mesures „pédagogiques“ semblent de mise au ministre, et cette appréciation serait à faire de cas en cas, mais non pas „*in globo*“, il lui est loisible de prendre l'une des mesures administratives prévues à l'article 2 de la loi modifiée de 1955. Le Conseil d'Etat a par ailleurs du mal à comprendre l'argument d'équité développé à l'appui de la solution retenue: on ne peut pas comparer ce qui n'est pas comparable. Celui qui se voit restituer son permis a subi sa peine. On ne peut pas raisonner à son égard en termes de reconstitution du capital points. Le Conseil d'Etat se prononce dès lors pour la suppression de l'alinéa 5, et ce sous peine d'opposition formelle, sinon pour sa modification à l'effet de dire que

„Lors de la restitution, le permis de conduire est à nouveau affecté de 12 (15 selon le Conseil d'Etat) points.“

Paragraphe 4

A l'alinéa premier du paragraphe 4, il est prévu que le délai de trois ans est suspendu pendant la durée d'une interdiction de conduire judiciaire, d'un retrait administratif du permis ou d'une suspension du droit de conduire. Le commentaire de la disposition sous rubrique ne fait pas état de la suspension du droit de conduire. Le Conseil d'Etat est d'ailleurs à se demander s'il n'y a pas lieu de supprimer le bout de phrase „ou d'une suspension du droit de conduire“, dès lors que l'alinéa 2 du paragraphe 4 prend soin de préciser qu'une reconstitution partielle du capital points n'est de toute façon plus possible en cas de suspension du droit de conduire et qu'une reconstitution ultérieure ne peut pas être envisagée avant l'écoulement d'un délai de 12 mois suivant le terme d'une suspension du droit de conduire.

Le délai de carence de 12 mois prévu par le texte sous avis est à rapprocher de la disposition du paragraphe 3 limitant, en cas de restitution du permis après une suspension du droit de conduire, le nouveau capital à 6 points. Dans la mesure où le Conseil d'Etat demande de faire abstraction de cette limitation du nouveau capital points, il y aurait lieu d'adapter le délai de carence, qui pourrait être porté à 24 mois.

Le Conseil d'Etat est à s'interroger sur la distinction opérée par le texte entre les interdictions de conduire judiciaires et les retraits administratifs du permis. Tandis que les interdictions judiciaires ne sont appréhendées que pour autant qu'elles ne comportent aucune modulation, aucune distinction n'est opérée s'agissant des retraits administratifs du permis. Le Conseil d'Etat part de la prémisse que ne sont visées que les décisions administratives portant retrait du permis de conduire, mais non pas les décisions administratives restreignant l'emploi ou la validité du permis de conduire. Le cas échéant les auteurs du projet de loi apporteront à cet égard les éclaircissements nécessaires.

Du point de vue terminologie, le Conseil d'Etat recommande de remplacer à chaque fois le terme „restitution“ par celui de „reconstitution“, afin de ne pas mélanger restitution du permis et restitution de points.

Paragraphe 5

Le Conseil d'Etat propose d'écrire au deuxième alinéa:

„Ce délai prend cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions.“

Il y a lieu de faire la même observation que ci-dessus à propos du paragraphe 4, s'agissant de la signification des termes „retrait administratif du permis de conduire“.

Paragraphe 6

Sans observation.

Article III

Sans observation.

Article IV

Cette adaptation de la terminologie, suite à l'entrée en vigueur de la loi sur la Police et l'Inspection générale de la Police, ne donne pas lieu à observations.

Article V

Le Conseil d'Etat se prononce pour la suppression, à l'alinéa 2 du nouvel article 7, des termes „appelées contraventions graves“. Il n'y a pas lieu d'opérer à l'intérieur d'une des catégories d'infractions (contraventions, délits, crimes) des distinguos qui n'emportent aucune conséquence juridique.

Au premier tiret de l'énumération des contraventions „graves“, il y a lieu de ne reprendre que la contravention „vitesse dangereuse selon les circonstances“. Pour les dépassements de la limitation de vitesse, le Conseil d'Etat proposera un article à part.

Le septième tiret de l'énumération fait état des prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes *et les routes pour véhicules automoteur*“. Cet ajout vise les prescriptions spéciales de l'article 156ter de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955.

A l'avant-dernier tiret, le Conseil d'Etat propose d'écrire:

- „mise en circulation, ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation ...“

Article VI

Sans observation.

Article VII

Le texte actuel de l'article 11 de la loi modifiée de 1955 fait l'objet d'adaptations qui ne suscitent pas d'observations.

Article VIII

Au regard des développements de la partie générale du présent avis, le Conseil d'Etat propose de faire abstraction du délit de grande vitesse.

Le texte tel que proposé n'est d'ailleurs pas sans soulever certaines interrogations, notamment pour ce qui est de l'incrimination du comportement des occupants d'un véhicule, qui inviteraient le conducteur à dépasser les limitations de vitesse prescrites, le lui conseilleraient ou l'y aideraient. Il n'y a pas, en principe, de corréité ou de complicité d'une contravention. Si le législateur peut ériger le comportement des occupants du véhicule, autres que le conducteur, en infraction spéciale, encore faudrait-il préciser quels comportements seront à considérer comme pénalement répréhensibles. Les termes „inviter“ et „conseiller“ ne permettent pas de cerner avec la précision requise la faute imputable aux occupants: cette „invitation“ ou ce „conseil“ doivent-ils être déterminants du comportement du conducteur? Quel degré de précision cette „invitation“ et ce „conseil“ doivent-ils revêtir (le fait d'inviter le conducteur, qui roule à 100 km/h sur une autoroute, à rouler plus vite, constitue-t-il l'occupant en faute, si le conducteur imprime à la suite de cette invitation à son véhicule une vitesse de 150 km/h; l'occupant ne pourrait-il pas soutenir qu'il n'avait voulu inviter le conducteur qu'à rouler à la vitesse maximale autorisée?)? Le Conseil d'Etat devrait en tout état de cause s'opposer formellement à la disposition en question.

Il est encore proposé de dire que les dépassements de la limitation réglementaire de la vitesse sont établis par tous les moyens de preuve en matière pénale. Il n'est pas nécessaire de rappeler spécialement

à propos des excès de vitesse le principe qu'en matière pénale la preuve n'est assujettie à aucune forme spéciale et systématique. S'il est dans les intentions des auteurs du projet de loi de donner une base légale au dépistage d'excès de vitesse au moyen de cinémomètres, alors il faudrait mentionner spécialement ces appareils comme pouvant être utilisés pour détecter les excès de vitesse. Le Conseil d'Etat part par ailleurs de l'idée qu'il n'est pas dans les intentions des auteurs du projet de loi de déroger en la matière aux règles de droit commun régissant la force probante des modes de preuve admissibles en matière pénale: la constatation de l'excès de vitesse au moyen d'appareils cinémomètres n'aura donc force probante que jusqu'à preuve du contraire. D'où d'ailleurs l'importance de prévoir les conditions d'homologation et de contrôle de ces appareils.

Le Conseil d'Etat, tout en recommandant de ne pas s'engager dans la voie préconisée par les auteurs du projet de loi, propose de compléter, par l'article VIII sous avis, la loi modifiée de 1955 par un article *7bis* nouveau:

„Article VIII

La loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complétée par un nouvel article *7bis*, libellé comme suit:

„**Art. 7bis.**– Le dépassement des limitations de vitesse prescrites par les dispositions réglementaires prises en exécution des articles 1er, 3 et 5 de la présente loi, est puni d'une amende de 1.000 à 20.000 francs, cette amende ayant le caractère d'une peine de police.

Toutefois, l'amende encourue sera de 10.000 à 50.000 francs, cette amende ayant le caractère d'une peine de police, pour tout dépassement supérieur à une valeur de référence qui s'établit comme suit:

- le maximum réglementaire de la vitesse autorisée est majoré de 20 km/h;
- la somme ainsi obtenue est multipliée par le facteur 1,2.

En cas de récidive, le maximum de l'amende est prononcé.

Dans les infractions visées à l'alinéa 2, le juge saisi pourra prononcer une interdiction de conduire de 3 mois à 3 ans. Les dispositions de l'article 13, paragraphes 3 à 6 de la présente loi sont également applicables auxdites infractions.

Le dépassement des limitations de vitesse peut être constaté au moyen d'appareils dont les critères techniques ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle sont fixés par règlement grand-ducal.“ “

Le Conseil d'Etat proposera par ailleurs de fixer l'avertissement taxé uniformément à 6.000 francs pour tous les dépassements des limitations de vitesse n'excédant pas le seuil de référence prévu à l'alinéa 2 du nouvel article *7bis*.

De par l'adjonction d'un nouvel article *7bis*, il faudrait par ailleurs modifier l'article 8 actuel de la loi modifiée de 1955 à l'effet d'y inclure les infractions punies par l'article *7bis*.

Ledit article 8 serait en conséquence à modifier comme suit:

„Les articles 58, 565 et 566 du code pénal sont applicables aux infractions punies par les articles 7 et *7bis* de la présente loi.“

Si la Chambre des députés décidait de s'engager dans la voie préconisée, le Conseil d'Etat pourrait marquer d'ores et déjà son accord à une modification de l'emplacement du nouveau texte (et de la modification à opérer à l'article 8 de la loi de 1955) dans l'agencement du projet de loi sous rubrique, et à la nouvelle numérotation des articles qui en découlerait.

Le Conseil d'Etat, qui propose donc d'étendre le domaine d'application de l'interdiction de conduire provisoire aux excès de vitesse caractérisés, voudrait signaler que pour qu'une telle interdiction de conduire provisoire ait un sens, elle doit intervenir dans un délai rapproché de la commission des faits. Il appartiendra donc aux forces de l'ordre de veiller à ce que les procès-verbaux parviennent en temps utile au Parquet, et à ce dernier de veiller à ce que le juge d'instruction soit saisi sans retard.

Article IX

L'adaptation des taux de l'amende, opérée par le point 1, ne suscite pas d'observations.

Au point 2, le Conseil d'Etat propose la suppression de l'ajout „L'infraction en question est considérée comme contravention grave“, comme étant inutile. Il est renvoyé aux observations à l'endroit de l'article V.

Article X

Les auteurs du projet de loi entendent préciser que les interdictions de conduire judiciaires et les décisions administratives en matière de permis de conduire produisent leurs effets aussi à l'étranger, du moment qu'est en cause un titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou un titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace économique européen, si ce titulaire a sa résidence normale au Luxembourg.

Aux termes de l'article 5, alinéa 2 du code d'instruction criminelle, tout Luxembourgeois qui, hors du territoire du Grand-Duché, s'est rendu coupable d'un fait qualifié de délit par la loi luxembourgeoise peut être poursuivi et jugé dans le Grand-Duché si le fait est puni par la législation du pays où il a été commis. En interprétant le texte sous avis comme incriminant la conduite d'un véhicule automoteur, à l'étranger, malgré une interdiction de conduire prononcée par une juridiction luxembourgeoise ou malgré retrait, suspension ou annulation du permis par l'autorité administrative luxembourgeoise, il n'en reste pas moins qu'il appartient à l'Etat étranger sur le territoire duquel les faits se sont produits de se prononcer sur le caractère délictueux ou non de ces faits. Par ailleurs, les juridictions luxembourgeoises ne seront, en l'état actuel du droit positif, pas compétentes pour juger des faits commis à l'étranger par un étranger, eût-il sa résidence normale au Luxembourg. Le Conseil d'Etat est dans ces conditions à s'interroger sur l'utilité de vouloir régler l'application dans l'espace des mesures judiciaires et administratives luxembourgeoises, au regard du principe de territorialité des lois pénales et de police. En conséquence, et en l'absence de plus amples justifications quant à l'utilité de ce texte, il y a lieu de faire abstraction du point 1.

Le point 3 de l'article sous rubrique a trait à l'exécution des mesures judiciaires et administratives.

En somme, il est simplement proposé de remplacer les termes actuels de „de retrait ou de suspension du permis de conduire par décision administrative“ par ceux de „de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative“.

L'exécution des décisions administratives continuerait à être effectuée par le procureur général d'Etat.

C'est sur proposition du Conseil d'Etat que l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 avait confié l'exécution des décisions du ministre des Transports portant retrait du permis de conduire au procureur d'Etat (ancien article 91). Cette compétence a été maintenue depuis lors au bénéfice du ministère public, quitte à ce que le procureur général d'Etat ait été substitué au procureur d'Etat. Cette solution, qui à l'origine était certainement une solution pragmatique, semble jusqu'ici avoir donné satisfaction. Le Conseil d'Etat ignore si l'extension de cette solution aux décisions portant suspension du droit de conduire a fait l'objet d'une concertation avec l'autorité judiciaire concernée, concertation qui semble d'autant plus nécessaire au Conseil d'Etat que les tâches à confier au procureur général comporteraient également la notification des décisions de suspension du droit de conduire, avec tout ce que cela comporte comme travail administratif, vu notamment que la notification revêt une importance particulière pour la détermination de la prise d'effet des décisions de suspension (il est renvoyé à ce sujet au projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques).

Il est en tout cas permis de s'interroger sur l'opportunité de faire intervenir le procureur général d'Etat comme une sorte d'interface entre le ministre des Transports et les forces de l'ordre. La voie directe ne serait-elle pas plus appropriée pour assurer l'échange d'informations? Au lieu de voir gérer les suspensions du droit de conduire à trois échelons différents, la transmission pourrait s'effectuer directement du ministère des Transports aux forces de l'ordre.

Le Conseil d'Etat donne dès lors à considérer s'il ne vaudrait pas mieux modifier le point 12 de l'article 13 à l'effet de distinguer dorénavant entre l'exécution des interdictions de conduire judiciaire, qui continuerait à relever du procureur général d'Etat, et l'exécution des mesures administratives au titre de l'article 2 de la loi modifiée de 1955 et des décisions portant suspension du droit de conduire, qui elle relèverait de l'autorité administrative ayant pris la décision. Le point 12 de l'article 13 pourrait alors être libellé comme suit:

„12. En cas d'interdiction de conduire judiciaire, le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.

En cas de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le ministre des Transports fait retirer, par les membres de la Police grand-ducale, le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne concernée par la mesure. Cette personne fait l'objet d'un signalement par les forces de l'ordre. Lorsque la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, elle fait l'objet d'un signalement par les forces de l'ordre, à la demande du ministre des Transports.

Les refus de remettre le ou les permis de conduire aux membres de la Police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait ... (suit le texte tel que proposé)."

Le Conseil d'Etat tient toutefois à relever, pour être complet, que tous les problèmes de coordination des mesures judiciaires et administratives ne s'en trouveraient pas pour autant résolus, dans la mesure où il est prévu que les suspensions du droit de conduire ne produiront pas leurs effets pendant le temps d'une interdiction de conduire judiciaire ferme ou d'un retrait administratif du permis de conduire.

Le point 4 de l'article sous avis ne donne pas lieu à observations.

Article XI

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observations à formuler à l'endroit des modifications proposées. Il renvoie aux développements consacrés au paragraphe 2 de l'article II, et recommande de compléter le point 2 de l'article XI par l'ajout *in fine*:

„ ... Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.“

L'article XI serait ensuite à compléter d'un nouveau point 3 à libeller comme suit:

„3. L'alinéa final actuel de l'article 15 est supprimé.“

*

2) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL modifiant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

L'article I ne donne pas lieu à observations.

L'article II a trait aux formations à accomplir, d'une part, par les personnes qui font l'objet d'une réduction du nombre de points dont leur permis est affecté en vue de la reconstitution du capital points, d'autre part, par les personnes qui font l'objet d'une suspension du droit de conduire.

Le point 1 du nouvel article 85 à insérer au Code de la Route est à supprimer. La précision des finalités pédagogiques des formations est en effet superflète.

Compte tenu des observations formulées par le Conseil d'Etat à l'endroit du paragraphe 3 du nouvel article 2bis (article II du projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques), il y aurait lieu d'apporter des modifications au point 2 du nouvel article 85 à introduire au Code de la Route. Le Conseil d'Etat propose de prévoir une formation unique, qui serait sanctionnée dans tous les cas par la délivrance d'un certificat de participation, quitte à ce que ce certificat mentionne le désintérêt manifeste aux cours dispensés, le manque manifeste de prise de conscience des dangers de la circulation routière, le manque manifeste du sens des responsabilités requis, ou encore l'inhabileté évidente au cours des exercices pratiques.

Le Conseil d'Etat est à s'interroger sur le prix des formations: le prix de 400 euros correspond-il effectivement à la formation „de recyclage“ qui ne s'étend que sur un jour, tandis que la formation complémentaire requise pour la restitution du permis après une suspension du droit de conduire, formation qui s'étale sur 5 jours et comporte le double des unités d'instruction, ne serait tarifée qu'avec 190 euros?

Au regard des développements à l'endroit de l'article X du projet de loi précité, le Conseil d'Etat propose, s'agissant de l'article III du projet de règlement grand-ducal sous avis, de ne plus passer par l'intermédiaire du procureur général d'Etat pour la notification des retraits administratifs du permis de conduire et des décisions de suspension du droit de conduire.

Le même article III suscite des problèmes relatifs à la prise d'effet de la décision de retrait administratif ou de suspension du droit de conduire.

Le Conseil d'Etat ne saurait admettre une dérogation au principe que les mesures administratives défavorables ne sont opposables aux intéressés que lorsque s'ouvre le délai de recours contentieux, c'est-à-dire après notification de la décision.

Il y aurait dès lors lieu de prévoir:

- que les mesures visées (retrait administratif et suspension du droit de conduire) ne prennent effet qu'à partir de leur notification aux intéressés;
- que cette notification est faite, soit par voie postale, soit par les forces de l'ordre auquel cas elle peut être opérée soit à l'adresse du destinataire, soit en tout lieu où le destinataire a pu être trouvé au Luxembourg;
- que cette notification est faite par voie postale, si le destinataire n'a ni domicile, ni résidence, ni lieu de travail connus au Luxembourg;
- que dans tous les cas de notification par voie postale, celle-ci s'effectue par pli recommandé, avec avis de réception, et elle ne sera réputée accomplie qu'en cas d'acceptation ou de refus d'acceptation de la lettre recommandée par le destinataire. Le paragraphe 3 de l'article 90 du Code de la Route prévoit certes que la décision du ministre portant restriction de la validité du droit de conduire devient effective, en cas d'omission du destinataire de retirer la lettre recommandée dans le délai lui imparti par l'Entreprise des Postes et Télécommunications, 15 jours après la date d'échéance de ce délai. Le Conseil d'Etat est cependant plus que réticent à voir généraliser pareille disposition s'agissant des retraits administratifs et des suspensions du droit de conduire;
- que dans tous les autres cas, l'intéressé faisant l'objet d'une des mesures visées sera signalé aux fins de notification de la décision, dont les effets seront ainsi tenus en suspens.

Faire produire à ces décisions des effets, sans que l'intéressé n'ait été effectivement touché, pourrait avoir des conséquences notamment au niveau de la couverture d'assurance en cas d'accident. Le Conseil d'Etat part de la prémisse qu'il n'a pas été dans les intentions des auteurs du présent projet de faire supporter à un titulaire de permis de telles conséquences. Il semble que la jurisprudence en France, aussi bien administrative que judiciaire, s'oriente dans le sens que l'opposabilité est liée à la notification effective (*Gazette du Palais*, 14.-15. 4. 1999, doctrine, page 6).

Les dispositions de l'article III seraient en conséquence à reprendre sur le métier.

Compte tenu des observations du Conseil d'Etat à l'endroit du projet de loi susmentionné, en relation avec la restitution du permis à l'échéance de la suspension du droit de conduire, l'article IV du projet de règlement grand-ducal ne saurait étendre tel quel aux „récidivistes“, visés au paragraphe 3 du nouvel article 2bis à introduire dans la loi modifiée de 1955, les dispositions de l'article 91 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955.

Cet article est donc également à revoir.

L'article V ne donne pas lieu à observations.

*

3) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

modifiant le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents et aux mesures d'exécution de la législation sur la mise en fourrière des véhicules en matière de circulation routière

Article I

La modification de l'intitulé du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 ne donne pas lieu à observations.

Article II

Pour ce qui est de l'ajout au prédit règlement grand-ducal d'un chapitre IV nouveau traitant des mesures d'exécution en matière de permis à points, le Conseil d'Etat peut y marquer son accord sous réserve des observations suivantes:

- pour ce qui est du premier alinéa de l'article 13, le Conseil d'Etat propose de prévoir une information mensuelle du ministre des Transports, qui se verra à ces fins transmettre un des relevés à établir sur

base de l'article 5 du règlement grand-ducal du 26 août 1993. Multiplier les communications en cette matière conduit à un travail administratif disproportionné.

- pour ce qui est de l'alinéa final du nouvel article 13, le Conseil d'Etat renvoie à ses observations à l'endroit du point 3, premier tiret, du paragraphe 2 du nouvel article *2bis* à ajouter à la loi de 1955. Il y aurait lieu, le cas échéant, de libeller l'alinéa en question comme suit:

„Lorsque le contrevenant n'est pas en possession d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule qu'il a conduit, ou lorsqu'il ne satisfait pas aux réquisitions des agents chargés du contrôle d'exhiber son permis de conduire, la communication comporte, outre l'adresse exacte de l'intéressé ainsi que les indications mentionnées à l'alinéa 2, la mention des catégories de véhicules pour lesquelles le contrevenant dispose d'un permis de conduire valable ou la mention de la cause de l'omission de présenter le permis de conduire.“

- au paragraphe 1er, alinéa 2 de l'article 15, il y a lieu d'écrire que „(Dans le cas d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg,) cette information est valablement faite...“ au lieu de „... est réputée valablement faite ...“.
- au paragraphe 2, dernier alinéa de l'article 15, le Conseil d'Etat propose de ne pas prévoir l'énonciation sommaire des principes légaux sur le permis à points. Le Conseil d'Etat renvoie à ce sujet à son avis sur le projet de loi sous rubrique pour ce qui est de l'information du conducteur, en tant qu'élément du mécanisme du retrait de points.
- la même observation que ci-dessus vaut pour les paragraphes 3 et 4 de l'article 15. Le ministre n'a dans ces hypothèses qu'à appliquer la loi, sans devoir encore expliciter ne fût-ce que sommairement les textes légaux qu'il applique ou les autres principes légaux sur le permis à points.

Article III

Sans observation.

Article IV

Le catalogue des avertissements taxés précise les infractions qui peuvent donner lieu, outre à l'avertissement taxé, à une réduction de points.

Le Conseil d'Etat rend attentif au fait que la légalité de ce catalogue complété par l'ajout de la réduction de points est fonction de la précision avec laquelle les infractions donnant lieu à retrait de points sont énumérées au paragraphe 2 du nouvel article *2bis* à ajouter à la loi de 1955. A ce titre, des incertitudes demeurent au sujet des rubriques 109-04, 109-05, 109-06, 115-116-02, par exemple. La rubrique 72-05 n'a aux yeux du Conseil d'Etat aucune base légale.

Si par ailleurs les auteurs du projet de loi suivent le Conseil d'Etat dans ses propositions, concernant l'alternative par lui proposée au délit de grande vitesse, d'une part, concernant l'élimination par lui proposée de certaines autres infractions, d'autre part, il y aurait lieu de revoir le catalogue des avertissements taxés en ce sens.

Il y aurait par ailleurs lieu d'apporter un certain nombre d'autres modifications au règlement grand-ducal de 1993, tel que modifié, pour tenir compte des observations formulées par le Conseil d'Etat en relation avec l'information à donner au contrevenant par les forces de l'ordre lorsque le contrevenant se voit décerner un avertissement taxé dont le paiement aura pour effet d'entraîner une réduction de points.

Il y aurait ainsi lieu de modifier les articles 3 et 5 du règlement grand-ducal du 26 août 1993 et d'ajouter audit règlement grand-ducal un nouvel article *4bis*:

„L'alinéa 1 de l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 est remplacé par le texte suivant:

„Sans préjudice des dispositions spéciales des articles 4 et *4bis* applicables en cas de règlement par versement ou virement postal, l'avertissement taxé est donné d'après les formules spéciales publiées en annexe du présent règlement, composées respectivement d'un reçu, d'une copie et d'une souche, d'une information/reçu, de deux copies et d'une souche.“

„Il est ajouté au règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 un article *4bis* de la teneur suivante:

„**Art. 4bis.**– 1. Lorsque le paiement de l'avertissement taxé est susceptible d'entraîner une réduction du capital points dont le permis de conduire du contrevenant est affecté, le

contrevenant se voit remettre immédiatement l'information/reçu contre paiement de la somme due en vertu du catalogue des avertissements taxés repris en annexe.

Lorsque le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, le contrevenant se verra remettre immédiatement l'information/reçu, après radiation du terme „reçu“.

Lorsque la taxe est réglée par versement ou par virement à un des comptes chèques postaux prévus à l'article 2, le récépissé en cas de versement et la copie en cas de virement servent de reçu au contrevenant.

2. Une copie est remise au directeur général de la Police ou au directeur de l'Administration des douanes et accises, l'autre copie est transmise au ministre des Transports.

3. L'information au procureur d'Etat des avertissements taxés donnés se fait moyennant l'établissement par le directeur général de la Police et par le directeur de l'Administration des douanes et accises de relevés mensuels.

4. La souche reste dans le carnet de formules.

Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches et les quittances de dépôt y relatives, par les membres de la Police au directeur général de la Police et par les membres de l'Administration des douanes et accises au directeur de cette administration.

Si une ou plusieurs formules n'ont pas abouti à l'établissement d'un avertissement taxé, elles doivent être renvoyées en entier et porter une mention afférente.

En cas de versement ou de virement de la taxe à l'un des comptes-chèques postaux prévus à l'article 2, le titre de virement ou de versement fait fonction de souche.“ “

„L'alinéa 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 est remplacé par le texte suivant:

„Le directeur général de la Police et le directeur de l'Administration des douanes et accises établissent au début de chaque mois, en quadruple exemplaire, un bordereau récapitulatif portant sur les perceptions du mois précédent; ce bordereau récapitulatif indique les nom et prénoms du contrevenant, le cas échéant l'indication de ses date et lieu de naissance, du numéro de son permis de conduire et de son adresse exacte, la date et l'heure de l'infraction, le montant de la taxe perçue et la date du paiement, la réduction encourue selon les cas du capital points dont le permis de conduire du contrevenant est affecté, ainsi que, le cas échéant, le numéro d'immatriculation ayant servi à commettre l'infraction. Un exemplaire de ce bordereau est transmis à l'Administration de l'enregistrement et des domaines, un autre exemplaire sert de relevé d'information au procureur d'Etat dans les conditions du paragraphe 3 des articles 4 et 4bis, un troisième sert de relevé à l'attention du ministre des Transports.“ “

„Il est intercalé entre l'alinéa 2 et l'alinéa 3 actuels de l'article 5 du règlement grand-ducal du 26 août 1993 un nouvel alinéa de la teneur suivante:

„Le directeur général de la Police et le directeur de l'Administration des douanes et accises établissent au début de chaque troisième mois en triple exemplaire un relevé des avertissements taxés donnés, susceptibles d'entraîner une réduction du capital points dont le permis de conduire des contrevenants est affecté, pour lesquels le paiement de la taxe n'a pas eu lieu. Tant le procureur d'Etat que le ministre des Transports reçoivent un exemplaire de ce relevé.“ “

Il y aurait encore lieu de compléter les annexes du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 par l'insertion de la formule spéciale à utiliser pour les avertissements taxés susceptibles de donner lieu à réduction de points.

A
Information / Reçu

INFORMATION / RECU* A biffer en cas de versement/virement postal
PERMIS A POINTS Perte points: _____

B
Copie 1

--

C
Copie 2

--

D
Souche

--

Le Conseil d'Etat n'entend pas entrer dans le détail de la formule spéciale qui sera à compléter par les auteurs du projet de règlement grand-ducal.

*

**4) PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL
concernant les modalités d'utilisation, d'homologation
et de contrôle des cinémomètres**

Le projet de règlement grand-ducal ne donne pas lieu à observation, si ce n'est qu'à l'article 7 il y aurait lieu d'écrire au dernier alinéa „ ... suivant un barème tarifaire approuvé par le ministre“ au lieu de „ ... suivant un barème tarifaire établi par le ministre“.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 15 mai 2001.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Marcel SAUBER