

**N° 7985<sup>2</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2022-2023

---

## **PROJET DE LOI**

**modifiant**

- 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;**
- 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;**
- 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;**
- 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;**
- 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;**
- 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale**

\* \* \*

### **AVIS DU CONSEIL D'ETAT**

(23.12.2022)

Par dépêche du 31 mars 2022, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Au texte du projet de loi étaient joints un exposé des motifs, un commentaire des articles, une fiche financière, une fiche d'évaluation d'impact ainsi que des textes coordonnés, partiellement par extraits, des lois qu'il est proposé de modifier.

L'avis de la Chambre des métiers a été communiqué au Conseil d'État en date du 27 octobre 2022.

Les avis des autres chambres professionnelles, demandés selon la lettre de saisine, ne sont pas encore parvenus au Conseil d'État au moment de l'adoption du présent avis.

À la date d'adoption du présent avis, l'avis de la Commission nationale pour la protection des données, demandé par dépêche du 21 avril 2022, n'est pas encore parvenu au Conseil d'État.

\*

### **CONSIDERATIONS GENERALES**

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans un ensemble de projets de textes normatifs, comprenant, outre le projet de loi, quatre projets de règlement grand-ducal.

Le projet de loi sous examen prévoit de modifier à trois égards la législation routière, telle qu'elle se dégage de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci après la « loi de 1955 ».

Un premier train de modifications concerne en particulier :

- l’adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre aux titulaires d’un permis de conduire des points dans le cadre du permis à points ;
- l’augmentation du plafond des amendes applicables à certaines infractions routières ;
- l’institution d’une base légale à deux commissions qui émettent des avis au ministre en matière de permis de conduire actuellement prévues à l’article 90 de l’arrêté grand ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après l’« arrêté de 1955 » ;
- l’adaptation des dispositions légales en matière de retrait du permis de conduire et en matière de confiscation obligatoire du véhicule en cas de récidive ;
- la simplification de la procédure de dépistage de drogues et de médicaments au volant.

Une deuxième série de modifications a notamment pour objet :

- d’introduire la notion de « titulaire du certificat d’immatriculation » ;
- de tenir compte du fait que la législation européenne qui règle la réception des véhicules routiers se compose à présent non seulement de directives européennes, mais également de règlements européens ;
- de remplacer la notion de « masse maximale autorisée » pour introduire une différenciation entre le dépassement de la « masse maximale réglementaire » et le dépassement de la masse maximale telle qu’augmentée par une autorisation de transport exceptionnel ou d’une autorisation de circuler délivrée par le ministre ;
- d’exempter des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale du contrôle technique périodique ;
- de permettre une immobilisation du véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d’une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l’environnement » ;
- de mettre en place un échange de données entre les entreprises d’assurances et la SNCA concernant la conclusion d’un contrat d’assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Le troisième volet de modifications a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées par la pratique.

La loi en projet vise à opérer un certain changement de paradigmes, en introduisant, notamment, tout au long de la loi de 1955, la notion de « titulaire du certificat d’immatriculation », de sorte que le numéro d’immatriculation s’attacherait désormais à la personne titulaire, et non plus au véhicule immatriculé.

Ainsi, la loi en projet vise, à de nombreuses occurrences, les « propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d’immatriculation du véhicule », en y adjoignant, à certains endroits, d’autres personnes telles que le « gardien »<sup>1</sup>. Cette énumération est, tout d’abord, maladroite en ce qu’elle laisse à penser qu’il existe un « détenteur du certificat d’immatriculation ». Il conviendrait de viser à chaque fois le « propriétaire ou détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d’immatriculation », concepts définis et employés par l’arrêté de 1955. Les dispositions se référant, par ailleurs, au « gardien » sont à préciser dans le sens qu’est visé le gardien du véhicule, en visant, le cas échéant, le « propriétaire, détenteur ou gardien du véhicule ou le titulaire du certificat d’immatriculation ».

Ensuite, l’article 2, rubrique 4.6, lettre a), de l’arrêté de 1955, dans sa teneur proposée par le projet de règlement grand-ducal CE n° 60.971, définit le détenteur non pas comme le détenteur matériel du véhicule<sup>2</sup>, mais comme « toute personne physique ou morale autre que le propriétaire d’un véhicule routier dont les qualités sont inscrites, selon le cas, sur le certificat d’immatriculation ou sur le certificat d’identification ».

Or, d’après cette définition, toute personne, hormis le propriétaire du véhicule, inscrite sur le certificat d’immatriculation peut être considérée comme détenteur – de sorte que la qualité d’une personne inscrite sur ce certificat se réduit à une alternative : elle est soit propriétaire, soit détenteur du véhicule. L’introduction du titulaire du certificat d’immatriculation tout au long de la loi en projet serait, dans

<sup>1</sup> Voir, à titre d’exemple, l’article 2 de la loi en projet (points 2, 11, 14, 15).

<sup>2</sup> En ce sens, voir avis n° 38.382 du Conseil d’État du 21 janvier 1992 relatif au projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (doc. parl. n° 3486<sup>1</sup>, p. 4).

cette lecture, sans véritable apport, en ce que celui-ci serait couvert soit par la notion de propriétaire, soit par celle de détenteur.

Par ailleurs, la définition, à la lettre b) de la disposition précitée de l'arrêté de 1955, du titulaire du certificat d'immatriculation comme « la personne physique ou morale dont les qualités sont inscrites sur le certificat d'immatriculation relatif audit véhicule<sup>3</sup> » permet de déduire que tout détenteur ou propriétaire inscrit sur le certificat est également titulaire du certificat d'immatriculation. S'y heurte toutefois l'exclusion, par l'article 7, paragraphe 9, du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, dans sa teneur proposée par le projet de règlement grand-ducal CE n° 60.971, d'une coexistence de plusieurs titulaires du certificat d'immatriculation.

Les notions précitées se trouvant définies par des dispositions contenues dans l'arrêté de 1955, le Conseil d'État se doit de relever que, par conséquent, le champ d'application de la loi est conditionné par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Cette manière de procéder est inconcevable dans un domaine touchant à une matière réservée à la loi formelle, en l'occurrence la liberté du commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, d'intégrer les définitions critiquées dans le corps de la loi, tout en les adaptant pour redresser le chevauchement décrit. À défaut d'une telle adaptation, l'introduction, par la loi en projet, de la notion du « titulaire du certificat d'immatriculation » dans de nombreuses dispositions légales, dont celles de la loi de 1955, risquerait en effet d'engendrer des incohérences, source d'insécurité juridique.

Pour le surplus, et de manière générale, le Conseil d'État tient à rappeler que bon nombre de notions ne se trouvent pas définies dans le corps de la loi, mais dans l'arrêté de 1955. Tel qu'il l'avait relevé dans son avis du 22 juin 2015 sur le projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques<sup>4</sup>, le conditionnement du champ d'application de la loi par des définitions contenues dans des dispositions réglementaires constitue, « aux yeux du Conseil d'État, une situation incompatible avec le principe de la hiérarchie des normes et celui du cantonnement de chaque pouvoir institutionnel dans son champ d'attributions constitutionnelles, à moins que toutes les définitions utilisées par le règlement grand-ducal précité ne soient d'origine européenne. Dans ce cas, les principes généraux qui viennent d'être rappelés ne seraient pas enfreints. Afin d'éviter ultérieurement d'éventuelles difficultés sur ce plan, le Conseil d'État demande au Gouvernement de faire vérifier toutes les définitions énoncées par le règlement grand-ducal précité du 3 novembre 1955 et de les transférer dans la loi précitée du 14 février 1955 au cas où elles ne proviendraient pas toutes de directives ou de règlements européens ».

Concernant le nouveau régime que les auteurs entendent introduire à travers la notion du titulaire du certificat d'immatriculation, le Conseil d'État se doit de relever certaines incohérences, voire des contradictions, dans la loi en projet.

Les auteurs affirment, tout d'abord, vouloir se mettre en conformité avec la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, telle que modifiée. Or, celle-ci se borne à imposer la mention du titulaire sur le document d'immatriculation, sans pour autant attacher un quelconque régime à cette mention. Les auteurs n'apportent pas d'autres explications pour déterminer en quoi une adaptation du régime, comme par exemple le déplacement de l'obligation d'assurance du véhicule sur le titulaire, s'impose par souci de conformité à ladite directive. À noter que la mention du titulaire, telle que requise par la directive, figure d'ores et déjà sur le modèle du certificat d'immatriculation luxembourgeois<sup>5</sup>.

Par ailleurs, les auteurs entendent poursuivre, par l'introduction de la notion de « titulaire du certificat d'immatriculation », un objectif de simplification administrative, en supprimant « l'obligation de prouver les droits de propriété du véhicule à faire immatriculer ». En ce sens, la possibilité donnée par le modèle figurant à l'annexe I, point II.5., C.4., lettre c), de la directive 1999/37/CE précitée d'indiquer

3 À noter que le « titulaire du certificat d'immatriculation » au sens de la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, telle que modifiée, avec laquelle les auteurs entendent se mettre en conformité, est « la personne au nom de laquelle un véhicule est immatriculé ».

4 Avis n° 50.748 du 22 juin 2015 relatif au projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (doc. parl. n° 6715<sup>4</sup>, p. 4).

5 Voir annexe 2 au règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

sur le certificat que le titulaire « n'est pas identifié par le certificat d'immatriculation comme propriétaire du véhicule » ne suffirait-elle pas pour permettre une immatriculation simplifiée ne requérant pas la preuve, par le titulaire, de la propriété du véhicule ? En ce sens, « l'abolition de l'obligation d'enregistrer d'office le propriétaire d'un véhicule lors de la procédure d'immatriculation » ne pourrait-elle pas être mise en œuvre en s'appuyant sur la notion de « détenteur », qui, par définition, englobe « toute personne physique ou morale autre que le propriétaire d'un véhicule routier dont les qualités sont inscrites, selon le cas, sur le certificat d'immatriculation ou sur le certificat d'identification » ?

Pour ce qui concerne l'introduction du titulaire du certificat d'immatriculation dans de nombreuses dispositions de la loi de 1955, les auteurs expliquent dans le commentaire de l'article 52 du projet de règlement grand-ducal CE n° 60.971 que « l'immatriculation du véhicule est faite au nom du titulaire du certificat d'immatriculation, afin de circuler avec ce véhicule sous le numéro de plaques d'immatriculation attribué à ce titulaire ». Ainsi, ils entendent passer d'une logique attachée au véhicule à un système personnalisé, centré autour du titulaire du certificat d'immatriculation.

À l'exposé des motifs dudit projet, les auteurs expliquent que « chaque personne aura ses propres numéros d'immatriculation réservés et dès lors sera responsable de leur utilisation. Ainsi, chaque personne étant tenue d'enlever d'office ses plaques d'immatriculation dès qu'un véhicule immatriculé à son nom est cédé à un tiers, le titulaire du numéro d'immatriculation sera directement responsable d'effectuer cette démarche, étant donné que le numéro d'immatriculation lui est assigné et ne demeure plus attribué au véhicule, même s'il s'agit d'un numéro de la série courante ».

Or, d'après la teneur projetée<sup>6</sup> de l'article 20 du règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016, « [l]e numéro d'immatriculation attribué à un véhicule routier et assigné au titulaire du certificat d'immatriculation [...] peut être transféré d'une personne physique ou morale à une autre ».

Par ailleurs, comment la nouvelle « personnalité » du certificat d'immatriculation et du numéro y attaché est-elle conciliable avec l'opération de « transcription », prônée par les auteurs pour ses vertus de simplification, et qui consiste dans « le changement d'une des mentions pour le propriétaire ou pour le détenteur sur la partie I. du certificat d'immatriculation pour un véhicule routier immatriculé au Luxembourg<sup>7</sup> » ? Ainsi, le titulaire du certificat demeurerait le même, alors que le propriétaire ou le détenteur du véhicule changerait. Comment cette logique s'articule-t-elle avec la cession du véhicule comme cause d'expiration de la validité du certificat d'immatriculation<sup>8</sup>, ou encore avec l'obligation précitée du titulaire d'enlever les plaques d'immatriculation dès la cession du véhicule ? Plus encore, si, lors d'un transfert de propriété du véhicule, le titulaire du certificat d'immatriculation peut demeurer inchangé, il lui incombe toujours de conclure le contrat d'assurance<sup>9</sup> – aussi demeure-t-il redevable du paiement de certaines amendes<sup>10</sup>.

Enfin, l'appui sur la notion de titulaire du certificat d'immatriculation ne génère-t-il pas un risque de contournement de l'exigence de résidence normale du propriétaire ou du détenteur ? Quelles pourraient en être les conséquences au niveau fiscal ?

À titre subsidiaire, il y a lieu de noter que le Conseil d'État belge s'était interrogé, face à une disposition similaire, « s'il ne conviendrait pas que celui qui immatricule un véhicule en tant qu'utilisateur fasse preuve de l'accord du propriétaire », observation à laquelle il a été donné suite dans le texte final<sup>11</sup>.

Pour ce qui concerne la terminologie, il y a lieu de soulever que le remplacement de la notion de « carte d'immatriculation » par celle de « certificat d'immatriculation » est superfétatoire dans la mesure où la définition, à l'article 2, rubrique 4.5., de l'arrêté de 1955, du « certificat d'immatriculation d'un véhicule routier », considère la notion de « carte d'immatriculation » comme étant synonyme. Si toutefois les auteurs entendaient entièrement abandonner la notion de « carte d'immatriculation », il y aurait lieu de la remplacer également dans toute disposition s'y référant, et de supprimer la référence à la carte d'immatriculation dans la définition précitée de la notion de « certificat d'immatriculation ».

6 Voir article 59 du projet de règlement grand-ducal CE n° 60.971.

7 Voir l'article 2, point 6°, du projet de règlement grand-ducal CE n° 60.971, modifiant l'article 2, rubrique 4.3., lettre c), de l'arrêté de 1955.

8 Article 4, paragraphe 8, lettre e), de la loi de 1955 dans sa teneur projetée.

9 Article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 3, de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, dans sa teneur projetée.

10 Article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, et article 14bis, alinéa 2, de la loi de 1955, dans sa teneur projetée.

11 Avis n° 31.530/4 du Conseil d'État (Belgique) du 13 juin 2003 concernant l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules, en projet.

Le Conseil d'État se doit de soulever qu'à de nombreuses reprises, la loi de 1955 met à la charge des propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule certaines obligations, dont par exemple le nécessaire respect de la masse maximale autorisée prévu à l'article 11 de la loi de 1955, tel que modifié par l'article 10 de la loi en projet.

Les valeurs à respecter étant déterminées par des dispositions réglementaires, se pose la question de la conformité de ces articles avec les exigences découlant de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, qui érige en matière réservée à la loi formelle la restriction à la liberté du commerce. En effet, d'après l'arrêt n° 166/21 du 4 juin 2021 de la Cour constitutionnelle<sup>12</sup>, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution exige que dans une matière réservée à la loi, « la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi ».

Dans l'hypothèse où les dispositions réglementaires s'inscrivent dans le cadre de la transposition d'une directive européenne, le Conseil d'État tient à relever que, d'après l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle, en matière réservée à la loi formelle, les éléments essentiels ne sont pas nécessairement déterminés exclusivement dans la loi nationale, mais peuvent résulter à titre complémentaire d'une norme européenne ou internationale<sup>13</sup>. Il est dès lors présumé que les éléments précités trouvent leur fondement dans la loi de 1955 et, à titre complémentaire, dans des directives européennes transposées par la voie de l'arrêté de 1955 ou d'autres règlements grand-ducaux.

Dans l'hypothèse où une disposition réglementaire s'écarte toutefois de la directive qu'elle vise à transposer ou n'y trouve pas de fondement suffisant susceptible de compléter sa base légale, cette disposition risque d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. En effet, lorsque la base légale n'est pas complétée par une directive européenne, elle risque d'être jugée non conforme aux exigences des articles 11, paragraphe 6, et 32, paragraphe 3, de la Constitution et, partant, de cesser ses effets en vertu de l'article 95<sup>ter</sup> de la Constitution, ce qui pourrait entraîner, par ricochet, l'inapplicabilité du dispositif réglementaire en question en vertu de l'article 95 de la Constitution. Le Conseil d'État recommande aux auteurs de profiter du projet de loi sous avis pour mettre en conformité la base légale aux exigences constitutionnelles.

Concernant la lisibilité du projet de loi sous avis, le Conseil d'État tient à signaler qu'il est surfait de remplacer un article ou un paragraphe dans son intégralité s'il est envisagé de ne modifier qu'un seul mot ou qu'une seule phrase. Ce n'est que si plusieurs mots dans une phrase, voire plusieurs passages de texte à travers un article ou un paragraphe, sont à remplacer ou à ajouter qu'il est indiqué de remplacer cette phrase, cet article ou ce paragraphe dans son ensemble.

Ce n'est que sous réserve de ces considérations qu'il sera procédé à l'examen des articles.

\*

## EXAMEN DES ARTICLES

### *Article 1<sup>er</sup>*

L'article sous examen entend modifier l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi de 1955.

#### *Point 1°*

Sans observation.

#### *Point 2°*

Le point 2° entend insérer deux nouveaux alinéas à la suite de l'article 2, alinéa 2, de la loi de 1955, afin de donner une base légale à deux commissions actuellement prévues à l'article 90 de l'arrêté de 1955 et fonctionnant depuis de nombreuses années au sein du ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

<sup>12</sup> Cour constitutionnelle, arrêt n° 166 du 4 juin 2021, Mém. A, n°440 du 10 juin 2021.

<sup>13</sup> Avis du Conseil d'État n° 51.281 du 19 janvier 2016 relatif au projet de loi concernant le soutien et le développement durable des zones rurales (doc. parl. n° 6857<sup>5</sup>, p. 2).

Au nouvel alinéa 3, le Conseil d'État propose d'aligner la dénomination de la commission spéciale à celle prévue actuellement à l'arrêté de 1955 et demande aux auteurs de préciser qu'il s'agit de la « commission spéciale des permis de conduire ».

Le nouvel alinéa 4 institue une commission médicale ayant pour mission entre autres « d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées », alors que la loi précitée du 11 février 2022 a déjà créé la base légale pour l'institution d'une commission médicale aux fins de l'octroi de la carte de stationnement pour personnes handicapées, tout en prévoyant que « [l]e fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit sont arrêtés par règlement grand-ducal. »

S'il n'est pas de l'intention des auteurs de créer deux commissions médicales ayant partiellement le même objet, le Conseil d'État propose de préciser le libellé de l'article 2 de la loi précitée du 11 février 2022 pour y viser explicitement la commission médicale instituée en vertu de l'article 2 de la loi de 1955 sous examen.

Le Conseil d'État suggère encore de compléter les dispositions prévues aux nouveaux alinéas 3 et 4 par l'ajout que lesdites commissions émettent un avis motivé au ministre.

Le Conseil d'État tient à soulever encore que la loi en projet ne fournit aucune précision quant à la composition des deux commissions, qui est arrêtée par voie de règlement grand-ducal. Si ces commissions se composent de membres qui y siègent en tant qu'agents publics dans le cadre de l'exécution de leurs tâches normales, le Conseil d'État estime qu'il n'y a pas lieu de prévoir une attribution de jetons de présence à ces membres.

#### *Article 2*

L'article sous examen entend remplacer l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi de 1955, relatif au barème de la réduction de points du permis de conduire en fonction des comportements fautifs dans son intégralité pour exclure expressément les infractions commises au moyen d'un véhicule pour la conduite duquel aucun permis de conduire n'est requis et pour préciser certaines infractions déjà actuellement prévues. Ensuite les points 8), 12), 13), 28), 29) et 30) nouveaux, définissent de nouveaux comportements fautifs donnant lieu à une réduction de points.

Au nouveau point 8), les auteurs entendent remplacer la notion de « masse maximale autorisée<sup>14</sup> » pour introduire une différenciation entre le dépassement de la « masse maximale réglementaire » et le dépassement de la masse maximale telle qu'augmentée par une autorisation de transport exceptionnel ou par une autorisation de circuler délivrées par le ministre, en ce sens que les auteurs projettent de n'accepter désormais l'application d'une tolérance de dix pour cent uniquement pour le premier cas de dépassement, à savoir celui de la masse maximale réglementaire.

En ce qui concerne le premier tiret de ce nouveau point 8), le Conseil d'État se doit de relever que la notion de « masse maximale réglementaire » ne se trouve définie ni par la loi de 1955, ni par l'arrêté de 1955. Le Conseil d'État constate en outre que le libellé proposé au texte sous examen emploie des termes différents que ceux repris à l'article 11 de la loi de 1955 portant incrimination du dépassement de la masse maximale autorisée. Au vu de cette incohérence, qui est source d'insécurité juridique, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous avis et suggère aux auteurs de reformuler le point 8) dans le but de renvoyer aux dépassements de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955, à l'instar de la formulation par référence retenue pour d'autres infractions prévues à la liste sous examen donnant lieu à une réduction du nombre de points sur le permis de conduire.

Le point 12) est à lire ensemble avec les dispositions prévues à l'article 7, alinéa 2, lettre o) de la loi de 1955, lesquelles les auteurs proposent d'adapter à l'article 7, point 2, lettre c) de la loi en projet.

Tout d'abord, le Conseil d'État tient à attirer l'attention des auteurs sur l'approche des infractions reprises dans le tableau actuel des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points qui consiste à énumérer les infractions définies en des termes clairs et précis à d'autres endroits dans la loi de 1955. En effet, par les dispositions sous examen, les auteurs rompent avec cette logique, en érigeant des comportements fautifs en infractions dans le tableau même

<sup>14</sup> Définie par l'article 2, rubrique 3.1., lettre f) de l'arrêté de 1955 comme « la masse maximale du véhicule à l'état chargé déclarée admissible par l'État dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation ».

et en renvoyant par la suite, dans les articles liés, qui les assortissent de sanctions pénales, aux rubriques afférentes du tableau. Le Conseil d'État estime qu'il y a lieu de ne pas rompre avec la logique du tableau actuel et demande aux auteurs d'adapter le texte sous examen en ce sens. Cette même observation vaut également pour les points 13), 28) et 29).

Quant au fond, le Conseil d'État constate que, contrairement à l'intention affichée par les auteurs dans le commentaire de l'article sous revue de donner suite à la volonté du Gouvernement de « combattre la distraction au volant en renforçant les sanctions y relatives », le champ de la nouvelle infraction relative à l'utilisation au volant d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé est rétréci, en ce que toute utilisation quelconque dudit équipement reste permise du moment que l'appareil n'est pas tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement.

Le Conseil d'État attire l'attention des auteurs sur l'évolution qu'a connue la législation belge sur ce point : si, depuis l'arrêté royal du 24 juin 2000 modifiant l'arrêté royal du 1<sup>er</sup> décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière, il était interdit de « faire usage d'un téléphone portable en le tenant en main » – formule semblable au libellé proposé par les auteurs du projet de loi sous avis – la loi du 24 janvier 2022 relative à l'actualisation de la réglementation en matière d'interdiction des appareils de communication électronique au volant a modifié l'article 8, paragraphe 4, de l'arrêté royal précité du 1<sup>er</sup> décembre 1975, qui prévoit désormais que « [s]auf lorsque son véhicule est à l'arrêt ou en stationnement, le conducteur ne peut utiliser, tenir en main ni manipuler aucun appareil électronique mobile doté d'un écran, à moins qu'il ne soit fixé au véhicule dans un support destiné à cette fin ». À noter toutefois que cette formulation semble toujours permettre la manipulation du téléphone fixé au véhicule pour, par exemple, rédiger un SMS, même si le véhicule est en mouvement, ce qui tombe actuellement sous l'interdiction prévue au point 26), second tiret, sous réserve de l'exception critiquée par les auteurs consistant dans la mise en service ou d'arrêt de l'équipement.

Ainsi, l'objectif affirmé par les auteurs d'adresser cette exception n'aurait-il pas pu être atteint en supprimant simplement, au point 26), second tiret, les termes « autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement » ?

Par ailleurs, les auteurs maintiennent la notion d'« écran allumé ». Il y a lieu de se demander si ce maintien satisfait l'ambition des auteurs : *quid* du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ? Plus généralement, le fait de viser tout « équipement téléphonique » et « tout autre appareil doté d'un écran allumé » vise-t-il de manière suffisamment large les appareils susceptibles de distraire les conducteurs<sup>15</sup> ? Ne conviendrait-il pas de viser tout appareil électronique doté d'un écran ou susceptible de produire du son ? Il y a encore lieu de se demander si les termes « en mouvement » sont satisfaisants : *quid* du conducteur qui se trouve immobilisé à un feu rouge, et qui utiliserait son téléphone ? N'y aurait-il pas plutôt lieu de viser le véhicule « en circulation », étant donné qu'un véhicule temporairement immobilisé se trouve couvert par cette notion ? À titre de comparaison, l'article R. 412 6-1, alinéa 1<sup>er</sup>, du Code de la route français dispose que « [l]'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. Est également interdit le port à l'oreille, par le conducteur d'un véhicule en circulation, de tout dispositif susceptible d'émettre du son, à l'exception des appareils électroniques correcteurs de surdité. »

Enfin, le Conseil d'État note que les auteurs ont ajouté à la rubrique sous examen que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway. Or, le champ d'application de la loi s'étend de toute manière à la conduite du tramway. Si le législateur maintenait cette disposition à dessein, cet ajout risquerait d'influer sur l'interprétation des dispositions qui omettent de s'y référer, qui pourraient être lues comme ne s'appliquant pas au conducteur du tramway. Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de supprimer cette précision.

Au point 16), le Conseil d'État constate que le renvoi au point 9) est manifestement erroné. Il demande de le remplacer par le point 10).

Les points 28) et 29) nouveaux sont à lire en combinaison avec les articles respectivement 8 et 9 de l'arrêté de 1955, dans leur teneur résultant du projet de règlement grand-ducal CE n° 60.971, en ce qu'ils énumèrent les obligations à incriminer en vertu des points 28) et 29) sous examen.

Ces points 28) et 29) visent, dans leur phrase liminaire, le « propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation » en tant qu'auteur de l'infraction. Le Conseil d'État demande aux auteurs

<sup>15</sup> Voir en ce sens, le jugement du Tribunal d'arrondissement du 8 juin 2017, n° 1693/2017, où un appareil de réception de message n'a pas été considéré comme étant un équipement téléphonique.

d'employer les notions telles que prévues par l'arrêté de 1955 et de remplacer aux points 28) et 29) ces termes par « propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ».

Ensuite, étant donné que l'article 2*bis* de la loi de 1955 traite de la réduction du nombre de points affectés au permis de conduire, le Conseil d'État renvoie à ses observations formulées à l'endroit du point 12) et demande aux auteurs de transférer la définition des infractions prévues aux points 28) et 29) à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations ou bien de la prévoir dans un article séparé de la loi de 1955, et ceci afin de rester dans la logique du tableau actuel des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points.

Quant au fond, le Conseil d'État constate que le point 28) impose une réduction du nombre de points sur le permis de conduire en cas de transports expressément exemptés de respecter certaines prescriptions relatives au chargement des véhicules. Ainsi l'article 8 de l'arrêté de 1955 prévoit que les matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ainsi que les débris d'animaux doivent être transportés sous couverture ou emballage fermés, sauf si ces matières sont en relation directe avec des activités agricoles ou viticoles ou sont des produits de telles activités. Le système du permis à points étant intimement lié à la matière pénale, le Conseil d'État demande aux auteurs de reformuler le point 28) afin de tenir compte des transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées.

Cette observation vaut également pour le point 29), qui ne tient pas compte des exceptions prévues à l'article 9, paragraphe 5, de l'arrêté de 1955.

Au point 30), les auteurs entendent appliquer une réduction de 2 points à la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale « autorisée » dépasse 4 250 kilogrammes, dépassant cette masse dans la limite de dix pour cent.

Force est de constater que le comportement décrit sous le point 30) sous revue, donnant lieu à un retrait de 2 points, ne fait l'objet d'aucune incrimination dans la loi en projet. Le Conseil d'État renvoie à son avis n° 50.747 du 2 juin 2015 selon lequel « sanctionner une personne physique par le retrait de points sans avoir constaté préalablement la responsabilité pénale de celle-ci est contraire aux principes de la procédure pénale<sup>16</sup>. En effet, le système du permis à points actuellement en vigueur au Luxembourg est intimement lié à la matière pénale. Le Conseil d'État considère que le projet sous revue risque de dissocier le lien étroit qui existe entre droit pénal et la logique répressive inhérente au système du permis à points<sup>17</sup>. » Au vu de ce qui précède, le Conseil d'État demande aux auteurs de supprimer le point 30) ou bien d'ériger le comportement décrit en infraction pénale.

### Article 3

L'article sous avis entend modifier le point 9 de l'article 3 de la loi de 1955, et y ajouter deux nouveaux points 10 et 11.

Le Conseil d'État demande aux auteurs d'encadrer le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » prévu à la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955. En effet, s'agissant d'une disposition intervenant dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, le Conseil d'État rappelle que dans ces matières, une autorité administrative ne saurait se voir accorder par le législateur un pouvoir d'appréciation sans limite pour prendre des décisions et que la loi doit définir les éléments essentiels de la matière avec une netteté suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration. Au vu des développements qui précèdent, le Conseil d'État est amené à s'opposer formellement à l'article sous revue qui ne répond pas aux principes constitutionnels entourant les matières réservées à la loi.

Le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955, en ce qu'il permet au ministre d'immatriculer, à titre exceptionnel, un véhicule historique ou un véhicule précédemment immatriculé en l'absence de « l'un ou l'autre document » nécessaire à l'immatriculation, manque de précision, alors que les termes employés ne permettent pas de connaître ni la nature ni le nombre de documents dont le défaut ne fait pas obstacle à l'immatriculation. Pour éviter des recours en justice, dont l'issue risque ainsi d'être aléatoire pour l'administration, il est recommandé de cadrer le caractère discrétionnaire des décisions

<sup>16</sup> Voir également l'avis du Parquet général à l'égard du projet de loi n° 6714, p. 5.

<sup>17</sup> Avis n° 50.747 du Conseil d'État du 2 juin 2015 relatif au projet de loi portant création du système de contrôle et de sanction automatisé et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (doc. parl. n° 6714<sup>6</sup>, p. 4).

et de délimiter la sphère de compétence décisionnelle des autorités, en assortissant le pouvoir discrétionnaire de celles-ci d'un minimum de critères<sup>18</sup>.

Par ailleurs, il ressort du commentaire de l'article que l'intention des auteurs était de prévoir cette possibilité pour les véhicules précédemment immatriculés au Luxembourg. Le Conseil d'État tient à signaler que le libellé proposé est plus large, en ce qu'il se borne à se référer aux « véhicules précédemment immatriculés ».

Le libellé du nouveau point 11 du même article 3 de la loi de 1955 devrait également être revu par les auteurs pour ce qui concerne la notion de « certains véhicules ». De quels véhicules s'agit-il ? Le commentaire des articles afférents reste également muet à ce sujet. Le Conseil d'État demande aux auteurs de supprimer le terme « certains » ou bien de préciser les véhicules visés.

#### Article 4

L'article sous examen entend modifier l'article 4 de la loi de 1955.

Le point 1<sup>o</sup> entend adapter le paragraphe 1<sup>er</sup> qui règle la réception des véhicules routiers pour tenir compte du fait que la législation européenne, qui règle cette matière, se compose à présent non seulement de directives européennes, mais également de règlements européens. Le Conseil d'État se doit toutefois de constater que la définition 4.2., actuellement prévue à l'article 2 de l'arrêté de 1955, définit les « Directives européennes de réception » comme « l'ensemble des directives et règlements européens concernant la réception des véhicules routiers ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ». Dans un souci de cohérence, le Conseil d'État demande aux auteurs de supprimer l'ajout des règlements européens au texte sous examen ou bien de transférer la définition 4.2. de l'arrêté de 1955 dans la loi de 1955.

Le Conseil d'État rappelle encore que le règlement européen constitue un acte obligatoire dans tous ses éléments et est directement applicable. L'adoption de mesures nationales ne se justifie que dans la mesure où le règlement renvoie au droit national ou requiert des dispositifs nationaux indispensables pour son application. Or, il est inconcevable de « reprendre » dans le droit national des dispositions figurant dans des règlements européens. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'État exige, par conséquent, la suppression des termes « règlements et ».

Toujours en ce qui concerne le point 1<sup>o</sup>, le libellé proposé pour l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4 de la loi de 1955 est à reformuler, en écrivant qu'une réception nationale individuelle donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle et en indiquant précisément l'autorité nationale compétente en la matière. Il en va de même pour l'alinéa 3 du paragraphe 1<sup>er</sup>.

Or, les conditions de la réception nationale touchent à la liberté du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. D'après l'arrêt n° 166/21 du 4 juin 2021 de la Cour constitutionnelle<sup>19</sup>, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution exige que dans ces matières « la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi ». Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous revue, et exige que les conditions de la réception nationale soient inscrites dans la loi de 1955.

Dans un souci de précision, au point 2<sup>o</sup>, lettre a), le terme « véhicule » est à remplacer par « véhicule routier ». De manière générale, le Conseil d'État suggère aux auteurs de revoir l'entièreté du texte de la loi de 1955 et de ses règlements d'exécution pour y harmoniser, le cas échéant, la terminologie employée.

À la lettre b) du même point 2<sup>o</sup>, le Conseil d'État suggère de remplacer les termes « et l'Administration des douanes et accises » par «, le bureau de l'Administration des douanes et accises ».

Le point 6<sup>o</sup> entend modifier l'article 4, paragraphe 7, alinéa 2 de la loi de 1955 et insérer à la suite de celui-ci huit nouveaux alinéas.

Le Conseil d'État estime que la structure du paragraphe 7 manque de cohérence, dans la mesure où les différents alinéas tendent à se répéter tout au moins partiellement.

<sup>18</sup> Avis du Conseil d'État n° 49.851 du 21 janvier 2014 sur le projet de loi modifiant la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État [...] (doc. parl. n° 64573, pp. 8 et 18).

<sup>19</sup> Cour constitutionnelle, arrêt n° 166 du 4 juin 2021 (Mém. A, n° 440 du 10 juin 2021).

Au nouvel alinéa 3 du paragraphe 7 de l'article 4 de la loi de 1955, les auteurs emploient la notion d'« entreprise d'assurances autorisée ». Le Conseil d'État comprend qu'il s'agit en l'occurrence de l'« entreprise d'assurances autorisée » telle que définie à l'article 1<sup>er</sup>, lettre e), de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, et propose aux auteurs de le préciser.

Vu les différentes portées que revêtent les notions d'« entreprise d'assurances », d'« entreprise d'assurances autorisée » et d'« entreprise d'assurances établie », telles que définies par la loi précitée du 16 avril 2003, le Conseil d'État demande, par ailleurs, aux auteurs de s'assurer que la disposition en projet emploie, à chaque occurrence, la notion adaptée.

En vue d'une meilleure lisibilité, le Conseil d'État demande encore aux auteurs de remplacer au nouvel alinéa 4 du paragraphe 7 de l'article 4 de la loi de 1955 la notion de « compagnies d'assurances ».

En outre, le Conseil d'État se doit de relever que les alinéas 7 à 9 ne définissent pas, ou ne renvoient pas aux alinéas pertinents pour la détermination des données tombant sous la responsabilité du responsable de traitement et des différents sous-traitants et demande aux auteurs de préciser ces alinéas en ce sens.

Enfin, le Conseil d'État tient à relever que le dernier alinéa du paragraphe 7 n'a pas été modifié, alors qu'il conviendrait dans un souci de cohérence avec les modifications introduites, d'y viser également le « titulaire du certificat d'immatriculation ».

Au point 7<sup>o</sup> de l'article sous examen, le Conseil d'État relève qu'au paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup>, lettre b), les auteurs emploient la notion de « fonctionnaires de la Police grand-ducale », alors que la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale emploie la notion de « membres ». Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs d'employer la notion de « membres de la Police grand-ducale » et de libeller le paragraphe 8, alinéa 1<sup>er</sup>, lettre b) comme suit :

« b) le document a été perdu ou il a été retiré par les membres de la Police grand-ducale ou par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ; ».

Toujours au point 7<sup>o</sup>, même si le règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016, dont les auteurs entendent transférer la liste des causes d'expiration, se réfère au document ou au véhicule « qui a été perdu », le Conseil d'État suggère aux auteurs de préciser dans la loi en projet le moment de départ de l'expiration de la validité du certificat d'immatriculation. En effet, il ne ressort pas du libellé si les auteurs entendent fixer le point de départ de l'expiration au moment même de la perte ou à celui de la déclaration de perte.

#### Article 5

L'article 5 sous examen entend modifier l'article 4*bis* de la loi de 1955.

Le point 1<sup>o</sup> entend modifier l'article 4*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi de 1955. D'après la phrase liminaire, la lettre a) entend modifier l'article 4*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 4, de la loi de 1955. Au point 2 de cet alinéa 4, il est prévu que les défauts ou non-conformités mineures, autres que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement, « sont reprises dans un règlement ministériel ». À l'égard de cette disposition, qui est actuellement prévue à l'alinéa 5, renvoyant à un règlement grand-ducal pour reprendre ces défauts ou non-conformités mineures, il est souligné que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire<sup>20</sup>. Pour cette raison, la disposition sous examen encourt une opposition formelle de la part du Conseil d'État.

La lettre b) entend insérer un nouvel alinéa 5 au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4*bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi de 1955 et n'appelle pas d'observation, sauf à remplacer la notion de « contrôle technique période volontaire » par celle de « contrôle technique périodique volontaire ».

La lettre d) vise à remplacer le libellé du nouvel alinéa 7 du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4*bis* de la loi de 1955 pour notamment exempter les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale du contrôle technique périodique. Le Conseil d'État constate que les auteurs ne fournissent aucune justification pour cette dérogation à l'obligation de présenter son véhicule au contrôle technique. Par ailleurs,

<sup>20</sup> Cour constitutionnelle, arrêts n° 1/98 du 6 mars 1998 et n°s 4/98, 5/98 et 6/98 du 18 décembre 1998 (Mém. A – n° 19 du 18 mars 1998, p. 254 et n° 2 du 18 janvier 1999, pp. 15 à 17).

l'Armée ne dispose-t-elle pas aussi de véhicules spéciaux ? Pourquoi ceux-ci ne sont-ils pas également exclus de l'obligation du contrôle technique périodique ?

Le point 2° entend modifier l'article 4*bis*, paragraphe 4, de la loi de 1955. La lettre d) vise à modifier, au dernier alinéa du paragraphe 4, la troisième phrase, en remplaçant le propriétaire et le détenteur par le titulaire du certificat d'immatriculation. Le Conseil d'État s'interroge sur la raison de ce remplacement et se demande pourquoi le titulaire du certificat d'immatriculation n'a pas été ajouté à la liste du propriétaire et du détenteur, comme cela est le cas aux paragraphes précédents et suivants.

#### Article 6

L'article 6 sous examen vise à modifier l'article 4*quater*, paragraphe 3, alinéa 3, de la loi de 1955, en ce sens que l'agrément ministériel autorisant les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques resterait dorénavant valide même si l'inspecteur concerné n'a pas suivi une formation continue annuelle. En vertu de la disposition en projet, l'agrément perdrait sa validité uniquement si l'inspecteur « ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation ». D'après ce libellé, la formation ne devrait pas nécessairement avoir lieu annuellement. Il ressort, par ailleurs, du commentaire des articles qu'il ne serait pas nécessaire d'organiser annuellement une formation continue pour les inspecteurs de contrôle technique, alors que les nouveautés affectant le contrôle technique ne surviendraient pas à une telle fréquence.

Le Conseil d'État tient toutefois à attirer l'attention des auteurs sur l'annexe IV, point 2, lettre b) intitulée « Formation continue ou examen approprié » 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 qui prévoit en son alinéa premier que « les États membres veillent à ce que les inspecteurs suivent chaque année une formation continue ou réussissent un examen approprié assurés ou établis par l'État membre ou par un centre de formation autorisé par l'État membre ».

Il en découle que la disposition en projet sous avis prévoit une modification qui n'est pas conforme à la directive 2014/45/UE précitée, de sorte que le Conseil d'État en demande la suppression sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive sur ce point.

#### Article 7

L'article 7 sous examen vise à modifier l'article 7 de la loi de 1955.

Pour ce qui est des modifications projetées au point 2°, lettre c), le Conseil d'État renvoie à ses observations formulées à l'endroit de l'article 2 de la loi en projet.

Pour ce qui est de la nouvelle infraction visée à la lettre p) que les auteurs envisagent d'introduire au point 2°, lettre d), le Conseil d'État renvoie également à ses observations formulées à l'endroit de l'article 2 de la loi en projet. Ensuite, il constate que le dépassement de la masse maximale permise en vertu de l'autorisation ministérielle est déjà, du moins en partie, érigé en infraction à l'article 7, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi de 1955 qui prévoit que « les infractions [...] aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, [...] sont punies d'une amende de 25 à 250 euros », amende que la loi en projet tend à augmenter jusqu'à 1 000 euros.

Ainsi, les deux dispositions précitées prévoient d'assortir de deux sanctions pénales différentes un même fait, ce qui est inconcevable au vu du principe de la légalité des peines, consacré par l'article 14 de la Constitution, qui, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, exige que les peines soient suffisamment déterminées, à l'effet de permettre à tout justiciable commettant un fait pénalement répréhensible de mesurer la nature et la portée des sanctions, le cas échéant, encourues<sup>21</sup>. Partant, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous examen dans sa teneur proposée<sup>22</sup>.

21 Cour constitutionnelle, arrêt n° 122/16 du 27 mai 2016 (Mém. A n° 97 du 2 juin 2016, p. 1826).

22 Voir, en ce sens, l'avis n° 61.051 du Conseil d'État du 25 octobre 2022 relatif au projet de loi portant modification : 1° du Code du travail ; 2° de la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État ; 3° de la loi modifiée du 24 décembre 1985 fixant le statut général des fonctionnaires communaux, en vue de la transposition de la directive (UE) 2019/1158 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée des parents et des aidants et abrogeant la directive 2010/18/UE du Conseil (doc. parl. n° 8016<sup>3</sup>, p. 4).

Concernant la nouvelle infraction sous la lettre q) visée par le point 2°, lettre d), le Conseil d'État se demande pourquoi le titulaire du certificat d'immatriculation n'a pas été ajouté à la liste du propriétaire et du détenteur.

*Articles 8 et 9*

Sans observation.

*Article 10*

L'article sous revue entend modifier l'article 11 de la loi de 1955.

Ensuite les auteurs entendent apporter au paragraphe 2 la précision que les agents chargés du contrôle peuvent « constater toute autre infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution ». En l'occurrence, les agents chargés du contrôle sont les membres de la police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises. Le Conseil d'État s'interroge s'il est vraiment de l'intention du législateur de conférer aux agents de l'Administration des douanes et accises un pouvoir général de constatation des infractions routières. Si tel n'est pas le cas, le Conseil d'État demande aux auteurs de supprimer le bout de phrase « sans préjudice pour les agents chargés du contrôle de la possibilité de constater toute autre infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution ».

Au point 4°, les auteurs entendent tout d'abord apporter à l'article 11 de la loi de 1955 la précision que la surcharge d'un véhicule routier, qui dépasse certes la masse maximale autorisée par règlement grand-ducal, mais dans les limites de l'autorisation exceptionnelle délivrée par le ministre en vertu de l'article 3 de la loi de 1955, ne constitue pas un comportement sanctionnable. En effet, ledit article 3 confère au ministre le pouvoir de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants : [...] 2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux [...] des masses des véhicules routiers et de leur chargement », ces derniers étant prévus aux articles [...] 12 et 12bis de l'arrêté de 1955.

L'article 2, rubrique 3.1., lettre f), de l'arrêté de 1955 définit la masse maximale autorisée d'un véhicule comme « la masse maximale du véhicule à l'état chargé déclarée admissible par l'État dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation ». Le Conseil d'État estime que cette définition englobe à la fois les maximaux légaux prévus aux articles 12 et 12bis de l'arrêté de 1955 et les maximaux accordés par le ministre dans le cadre des autorisations exceptionnelles qu'il délivre conformément à l'article 3 de la loi de 1955. Il en découle que la première phrase du nouveau paragraphe 7 est superfétatoire.

Par ailleurs, comme l'article 11 de la loi de 1955 porte uniquement sur la surcharge des véhicules routiers, le Conseil d'État estime que les dispositions ayant trait aux dimensions des véhicules routiers, que les auteurs proposent d'y inscrire, n'ont pas leur place dans ledit article 11 de la loi de 1955.

Ensuite le texte sous examen manque de précision en ce qu'il prévoit que la surcharge ne donne pas lieu au constat d'une infraction, alors qu'il faudrait écrire que le dépassement des maxima légaux des masses des véhicules routiers et de leur chargement ne constitue pas une infraction s'il est couvert pour une autorisation ministérielle.

En ce qui concerne la deuxième phrase du nouveau paragraphe, le Conseil d'État est d'avis que le dépassement de la masse maximale permise en vertu de l'autorisation ministérielle est érigé en infraction une première fois à l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit que « les infractions [...] aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, [...] sont punies d'une amende de 25 à 250 euros », amende que la loi en projet tend à augmenter jusqu'à 1 000 euros, et une deuxième fois au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 11 de la loi de 1955. Le Conseil d'État renvoie à ses observations formulées à l'endroit de l'article 7 de la loi en projet et demande aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, de reformuler le texte de la loi de 1955 afin de ne prévoir qu'une seule sanction pénale pour un même comportement répréhensible.

Toujours au point 4°, les auteurs entendent conférer, par l'ajout du paragraphe 8 nouveau, une base légale à la commission des autorisations spéciales, afin de satisfaire aux critiques émises par le Conseil d'État dans son avis n° 60.590 du 29 juin 2021.

Le Conseil d'État estime que la base légale s'avère pourtant encore insuffisante pour ce qui concerne la possibilité de retrait ou de suspension de l'autorisation spéciale, prévue à l'article 5, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal CE n° 60.590, s'assimilant à des sanctions administratives qu'il incombe à la loi de fixer en vertu de l'article 14 de la Constitution. Le Conseil d'État demande dès

lors aux auteurs de prévoir la possibilité de retrait et de suspension par le ministre pour les cas autres que le non-respect des conditions à la base de cette autorisation dans la loi de 1955, à défaut de quoi le règlement grand-ducal dépasse le cadre de sa base légale, d'autant plus dans une matière réservée à la loi formelle.

#### *Article 11*

L'article sous examen entend modifier l'article 12 de la loi de 1955 qui fixe la procédure de dépistage de drogues et de médicaments au volant.

Au point 1°, lettre b), les auteurs proposent de simplifier la procédure de dépistage de drogues au volant dans certains cas limitativement énumérés en permettant aux membres de la Police grand-ducale de passer directement à une prise de sang et à une prise d'urine, sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive. Cette procédure simplifiée serait permise en cas d'aveu, lorsque la personne concernée est en train de consommer des drogues ou est en possession de drogues ou de matériel de consommateur et si la personne concernée présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique. Les auteurs justifient les adaptations qu'ils projettent par le manque de fiabilité des tests salivaires en matière de dépistage de drogues et par une volonté de simplifier la procédure.

A la lettre c) du point 1°, qui vise à remplacer le point 13 du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi de 1955, les auteurs disposent qu'« en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double ». Le Conseil d'État tient à relever que la formulation « augmentée du double » signifie une progression de 200 pour cent, soit une multiplication par trois de la quantité initiale. En l'espèce, à la quantité de 15 ml au moins serait ajouté le double, à savoir au moins 30 ml, de sorte qu'en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang à prélever serait d'au moins 45 ml. S'il n'est pas de l'intention des auteurs de tripler la quantité de sang à prélever, le Conseil d'État propose de reformuler la phrase comme suit : « En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est doublée. »

Le Conseil d'État suggère encore de remplacer les termes que les auteurs proposent au point 2°, lettre b), d'insérer derrière le chiffre « 4 » par « ni d'aucune autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique ».

#### *Article 12*

L'article sous examen entend modifier l'article 13 de la loi de 1955.

Au paragraphe 12, alinéa 4 nouveau, il est proposé de rendre obligatoire le prononcé de la confiscation spéciale ou de l'amende subsidiaire prévues à l'article 14 de la loi de 1955 en cas de récidive à l'égard d'une personne ayant conduit, ou toléré la conduite, sans permis de conduire valable.

Au commentaire de la disposition sous revue, les auteurs expliquent que « [l]a confiscation est encourue en cas de récidive même si la première infraction est encourue en tant que conducteur et la seconde en tant que propriétaire (détenteur ou gardien) du véhicule ou vice-versa » et, plus loin, que « [l]e véhicule qui sera saisi est celui qui a servi à commettre la seconde infraction. Il n'est pas requis que le même véhicule ait été utilisé dans les deux cas. »

Or, la formulation de cette disposition est susceptible de conduire à la confiscation d'un véhicule dont le propriétaire n'a point été impliqué dans la première infraction : tel serait le cas si un chauffeur ayant été condamné pour la conduite sans permis de conduire valable d'un véhicule X conduit par la suite un véhicule Y sans permis de conduire valable, cette conduite ayant été tolérée par le propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien dudit véhicule Y. Le véhicule Y sera, selon la disposition en projet, confisqué, alors que le propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien dudit véhicule n'aurait eu aucun rapport avec la première infraction.

S'y ajoute que, selon la Cour constitutionnelle, « dans la mesure où la confiscation revêt la nature d'une peine, le principe de la personnalité de la peine et la protection du droit de propriété des tiers imposent de limiter la confiscation aux objets dont le condamné est propriétaire<sup>23</sup> ». Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous revue.

<sup>23</sup> Cour constitutionnelle, arrêts n°s 59/11 et 60/11 du 7 janvier 2011 (Mém. A n° 11 du 19 janvier 2011, pp. 80 et 82).

*Articles 13 à 15*

Sans observation.

*Article 16*

L'article sous examen entend modifier l'article 17 de la loi de 1955.

Le point 1<sup>o</sup>, lettre a), sous 2, qui vise à modifier le point 4) du paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 17 de la loi de 1955, est à reconsidérer au vu des observations formulées par le Conseil d'État à l'endroit de l'article 2, point 8).

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, point 4), et alinéa 2, point 2), les auteurs entendent permettre une immobilisation du véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement ». Il ressort du commentaire de l'article que les auteurs entendent viser notamment des « nuisances sonores » causées par des échappements non-réglementaires. Les auteurs affirment également vouloir procéder à une mise en cohérence avec l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 1, de la loi de 1955, qui permet l'immobilisation d'un véhicule lors d'un passage au contrôle technique notamment en cas d'incidence négative sur l'environnement. Or, le point 2 du même paragraphe permet la délivrance d'un certificat de contrôle technique valable pour quatre semaines lorsque l'incidence négative sur l'environnement ne comporte pas de danger immédiat pour la circulation. Au commentaire de l'article sous revue, les auteurs admettent que « ces modifications [de l'échappement] ne rendent pas forcément la circulation plus dangereuse ».

Le Conseil d'État s'interroge sur l'articulation de la disposition sous revue avec l'article 4*bis* précité. Il comprend que la possibilité d'immobiliser le véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement » ne préjuge pas l'application de l'article 4*bis* permettant la circulation du véhicule, pendant quatre semaines, entre certains endroits. Afin de garantir la cohérence du dispositif, le Conseil d'État demande aux auteurs d'ajouter que l'immobilisation peut avoir lieu « sans préjudice de l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 2 ».

*Articles 17 à 24*

Sans observation.

*Article 25*

L'article sous examen entend, selon la phrase liminaire, remplacer la lettre l) de l'article 1<sup>er</sup> de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Or, il s'agit de remplacer le troisième tiret de ladite lettre l), et non pas la lettre l) dans son entièreté.

Par ailleurs, le Conseil d'État suggère aux auteurs de remplacer les termes « le territoire de l'État du domicile ou du détenteur, ou à défaut d'un détenteur, le propriétaire du véhicule » par « le territoire de l'État du domicile du détenteur, ou à défaut de détenteur, du propriétaire du véhicule ».

*Article 26*

L'article sous examen vise à remplacer le paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 2 de la loi précitée du 16 avril 2003.

Le Conseil d'État note que les termes « un véhicule non immatriculé », employés à deux reprises dans la disposition sous examen, manquent de précision. S'agit-il de véhicules non soumis à l'obligation d'immatriculation prévue à l'article 4, paragraphe 2, de la loi de 1955 ou de véhicules soumis à cette obligation d'immatriculation, mais qui ne sont pas immatriculés ? En ce qu'il ne ressort pas de la disposition sous revue quels sont les véhicules visés, elle crée une insécurité juridique, de sorte que le Conseil d'État doit s'y opposer formellement.

*Articles 27 et 28*

Sans observation.

*Article 29*

L'article sous revue entend remplacer, à l'article 12 de la loi précitée du 16 avril 2003, le paragraphe 1<sup>er</sup>.

En ce qui concerne la référence à « l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers », le Conseil d'État peut s'accommoder de cette référence à un règlement grand-ducal, vu qu'il ne s'agit pas d'une matière réservée à la loi formelle. Il donne toutefois à considérer que c'est la loi sur la base de laquelle le règlement a été pris qui constitue le fondement légal pour y apporter des modifications, et non pas la loi qui s'y réfère. De ce fait, le Grand-Duc ne saurait adapter le règlement visé en y ajoutant des éléments qui, certes, s'avèreraient, le cas échéant, appropriés dans le contexte de la loi en projet, mais qui dépasseraient le cadre de la loi servant de fondement au règlement. Par ailleurs, en raison du fait que les références sont dynamiques, une éventuelle abrogation du règlement risque de remettre en cause la mise en œuvre pratique de la loi en projet. Cette conséquence pourrait être évitée en prévoyant explicitement dans l'article sous avis que le règlement visé s'appliquera dans sa version en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la loi en projet sous examen.

Ensuite les auteurs entendent prévoir que la notification de l'expiration, de l'annulation, de la résiliation, de la suspension du contrat ou de la garantie, par l'entreprise d'assurances autorisée se fera dorénavant par voie électronique à la SNCA. Le Conseil d'État suggère aux auteurs de préciser la disposition sous examen avec un renvoi aux dispositions pertinentes afférentes qu'ils prévoient d'insérer à l'article 4, paragraphe 7, de la loi de 1955.

*Article 30*

L'article sous avis entend modifier l'article 13, paragraphe 2, de la loi précitée du 16 avril 2003.

Toutefois, par rapport au paragraphe 1<sup>er</sup> du même article 13 qui reste inchangé, le Conseil d'État se demande comment des stipulations contractuelles prévoyant que le transfert de propriété met fin à l'assurance s'agencent avec la nouvelle obligation de conclure l'assurance qui incomberait désormais – sauf en l'absence d'immatriculation – au titulaire du certificat d'immatriculation. En effet, le transfert de propriété peut intervenir, alors que le titulaire du certificat d'immatriculation demeure le même<sup>24</sup>. Le Conseil d'État suggère dès lors aux auteurs de revoir la formulation de l'article 13, paragraphe 1<sup>er</sup>.

*Article 31*

L'article sous examen entend modifier l'article 16 de la loi précitée du 16 avril 2003.

Au point 2<sup>o</sup>, qui vise à remplacer le libellé de l'alinéa 2 du prédit article 16, le terme « déclaré » est à supprimer, étant donné qu'il ne figure à aucun endroit dans la législation en projet sous examen.

*Articles 32 à 34*

Sans observation.

*Article 35*

L'article sous examen entend modifier l'article 31 de la loi précitée du 16 avril 2003.

Alors que ledit article 31 subordonne la délivrance du certificat d'immatriculation à l'existence d'une assurance, cette dernière doit être conclue, en vertu de l'article 2 de la loi précitée du 16 avril 2003 dans sa teneur projetée, par le titulaire du certificat d'immatriculation, conduisant à un raisonnement circulaire. Si la conclusion de l'assurance est à précéder l'immatriculation, une solution pourrait consister à viser, au prédit article 2, le « futur » titulaire du certificat d'immatriculation.

En ce qui concerne la mise à disposition par voie électronique de l'attestation, le Conseil d'État renvoie à ses observations formulées à l'endroit de l'article 29.

Ensuite la disposition sous examen impose encore à l'entreprise d'assurances autorisée de signaler le changement de situation à la SNCA, lorsque le contrat d'assurance a pris fin, sans toutefois préciser comment cette information est à faire. Tout comme pour la mise à disposition par voie électronique de l'attestation, le Conseil d'État renvoie à ses observations formulées à l'endroit de l'article 29.

<sup>24</sup> Voir à ce sujet également les développements à l'endroit des considérations générales.

### Article 36

L'article sous revue entend insérer dans la loi précitée du 16 avril 2003 un nouvel article 31*bis*.

Tout d'abord, au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, le Conseil d'État suggère aux auteurs de remplacer la notion de « véhicule routier » par celle de « véhicule », ceci pour rester dans la terminologie employée dans la loi précitée du 16 avril 2003.

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, lettre e), en ce qui concerne la référence à « l'article 15 du règlement modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs », le Conseil d'État renvoie à son observation relative aux références à un règlement grand-ducal à l'endroit de l'article 29 de la loi en projet.

Au paragraphe 3, le Conseil d'État s'interroge sur la durée de conservation des données qui s'élève à sept ans même après l'expiration du contrat de responsabilité civile automobile pour le véhicule couvert.

En effet, le Conseil d'État considère que le règlement général sur la protection des données<sup>25</sup> exige que la durée de conservation des données soit limitée au strict minimum. La disposition sous avis risque d'être contraire au règlement général sur la protection des données, et à défaut d'explications quant à la justification de la durée de conservation prévue (le commentaire des articles afférent se limite à dire que « cette durée maximale de sept années est déterminée afin de faciliter la mission du Fonds »), le Conseil d'État doit réserver sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel en attendant des clarifications à cet égard<sup>26</sup>.

### Article 37

L'article sous revue entend modifier l'article 5, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, en ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation à la liste des personnes à informer.

Le Conseil d'État s'interroge si un tel ajout ne devrait pas également être effectué à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 10 décembre 2014.

\*

## OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

### Observations générales

Le Conseil d'État signale que lors des renvois, les différents éléments auxquels il est renvoyé sont systématiquement à séparer par des virgules.

Lors du remplacement ou de l'ajout d'un article, paragraphe, ou alinéa, il n'y a pas lieu d'indiquer qu'il est remplacé par un article, paragraphe ou alinéa « nouveau ».

Il y a lieu d'indiquer avec précision et de manière correcte les textes auxquels il est renvoyé, en commençant par l'article et ensuite, dans l'ordre, le paragraphe, l'alinéa, le point, la lettre et la phrase visés. Ainsi, à titre d'exemple, à l'article 1<sup>er</sup>, point 2<sup>o</sup>, à l'article 2, alinéa 3, deuxième phrase, à insérer dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes « les conditions prévues sous les points 1), 2), 3), 5) et 6) de l'alinéa 1<sup>er</sup> » sont à remplacer par les termes « les conditions prévues à l'alinéa 1<sup>er</sup>, points 1), 2), 3), 5) et 6) », ou encore, à l'article 7, point 2<sup>o</sup>, lettre c), il y a lieu de renvoyer, dans l'ordre, « à l'article 2*bis*, points 12 et 13 », et non pas « aux points 12 et 13 de l'article 2*bis* ». De plus, il est rappelé que chaque élément auquel il est renvoyé est à séparer par une virgule.

Lors des renvois à des points dont le numéro n'est pas suivi d'un exposant, il n'y a pas lieu de faire suivre le numéro d'un point. Ainsi, il convient de renvoyer systématiquement au « point 1 » ou au « point 2 », et non pas au « point 1. » ou au « point 2. ».

<sup>25</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

<sup>26</sup> Avis n° 60.418 du Conseil d'État du 22 juin 2021 sur le projet de loi relative aux déchets d'équipements électriques et électroniques (doc. parl. n° 7701<sup>2</sup>, p. 3).

Dans le cadre de renvois à des paragraphes ou alinéas, l'emploi d'une tournure telle que « qui précède », « précédent » ou « précédents » est à écarter. Mieux vaut viser le numéro des paragraphes ou alinéas en question, étant donné que l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact.

Lorsqu'on se réfère au premier paragraphe ou au premier alinéa, les lettres « er » sont systématiquement à insérer en exposant derrière le numéro pour écrire « paragraphe 1<sup>er</sup> » et « alinéa 1<sup>er</sup> ».

Les institutions, ministères, administrations, services, organismes, etc., prennent une majuscule au premier substantif uniquement. Partant, il y a systématiquement lieu d'écrire « Police grand-ducale », « Administration des douanes et accises », « Centre des technologies de l'information de l'État », « Société nationale de circulation automobile » et « Fonds de garantie automobile ».

Les formules « une ou plusieurs », « d'un ou de plusieurs » et « de la ou des » sont à écarter. Aussi est-il à noter que l'usage concomitant du singulier et du pluriel par l'usage de parenthèses est à écarter. À chaque fois, il y a lieu de recourir au pluriel pour viser indistinctement un ou plusieurs éléments.

Les nombres s'écrivent en toutes lettres. Ils s'expriment uniquement en chiffres s'il s'agit de pour cent, de sommes d'argent, d'unités de mesure, d'indices de prix ou de dates.

Il y a lieu d'écrire « pour cent » en toutes lettres.

Lors du remplacement de parties de texte, les auteurs de la loi en projet ont à la fois recours à la terminologie de « termes » et de « mots ». Il serait préférable d'harmoniser la terminologie en optant pour l'une des deux.

#### *Intitulé*

Il convient d'ajouter un deux-points après le terme « modifiant ».

Il est conseillé de faire suivre les modifications à plusieurs actes dans l'ordre chronologique de ceux-ci, en commençant par le plus ancien. Exceptionnellement et pour autant qu'il s'agisse d'un acte exclusivement modificatif, l'envergure des modifications apportées à un acte en particulier peut être telle qu'il est préférable de faire figurer celui-ci en premier avant les autres actes dont les modifications ne sont que d'ordre accessoire. Ce procédé ne dispense toutefois pas de reprendre ces derniers actes dans leur ordre chronologique. Le dispositif de la loi en projet sous avis est à revoir à la lumière de ce qui précède.

#### *Article 1<sup>er</sup>*

Au point 2<sup>o</sup>, le Conseil d'État propose de reformuler la phrase liminaire de la manière suivante :

« À la suite de l'alinéa 2, sont insérés deux alinéas nouveaux avec le libellé suivant : ».

Au point 2<sup>o</sup>, à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéas 3 et 4, à insérer, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il y a lieu d'écrire, à deux reprises, « les membres de la commission » avec une lettre « c » minuscule.

Au point 2<sup>o</sup>, à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 3, à insérer, de la loi précitée du 14 février 1955, il convient de remplacer les termes « prévues sous les points 1), 2), 3), 5) et 6) de l'alinéa 1<sup>er</sup> » par ceux de « prévues à l'alinéa 1<sup>er</sup>, points 1), 2), 3), 5) et 6) ».

Au point 2<sup>o</sup>, à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 4, à insérer, de la loi précitée du 14 février 1955, il y a lieu de renvoyer à « l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées ».

#### *Article 2*

À l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, il est signalé que dans le tableau, aux points 5), 8), 28) et 29), les tirets sont à remplacer par des subdivisions en lettres a), b), c) etc. En effet, la référence à des dispositions introduites de cette manière est malaisée, tout spécialement à la suite d'insertions ou de suppressions de tirets opérées à l'occasion de modifications ultérieures.

À l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, point 5), de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, il y a lieu de renvoyer non pas « au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13 », mais, dans l'ordre, « à l'article 13, point 12, alinéa 1<sup>er</sup> ».

À l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, point 30), de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, il est signalé que le numéro du point en question est à faire suivre d'une parenthèse fermante.

L'article *2bis*, paragraphe 2, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, est à terminer par des guillemets fermants.

#### Article 4

Au point 1<sup>o</sup>, à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, troisième phrase, de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, il convient d'écrire « [c]es règlements et directives sont repris(es) ».

Au point 1<sup>o</sup>, à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, troisième et quatrième phrases, de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, il y a lieu d'écrire « Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg » avec une lettre « o » initiale minuscule, ceci à trois reprises.

Au point 2<sup>o</sup>, lettre b), à l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5, point 1, lettre b), de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, il faut écrire, « en vertu des dispositions de l'article *4bis*, paragraphe 3, point 2 ».

Au point 3<sup>o</sup>, phrase liminaire, il y a lieu d'insérer une virgule après les termes « paragraphe 3 ». Étant donné que le paragraphe 3 n'est pas remplacé dans son intégralité, il n'est pas de mise de faire précéder les alinéas 1<sup>er</sup> et 2 nouveaux du numéro de paragraphe.

Au point 3<sup>o</sup>, au paragraphe 3, alinéa 1<sup>er</sup>, seconde phrase, les termes « exigences législatives et réglementaires applicables » sont à remplacer par les termes « exigences légales applicables ».

Au point 4<sup>o</sup>, lettre b), le Conseil d'État se doit de relever qu'on « abroge » un acte normatif dans son ensemble ainsi que les articles, paragraphes ou annexes, tandis que l'on « supprime » toutes les autres dispositions, comme les alinéas, phrases ou parties de phrase. Ainsi, il y a lieu de remplacer le terme « abrogée » par le terme « supprimée ».

Au point 4<sup>o</sup>, lettre c), à l'article 4, paragraphe 4, alinéa 4, première phrase, à insérer, de la loi précitée du 14 février 1955, le terme « remarques » est à entourer de guillemets.

Au point 5<sup>o</sup>, lettre b), à l'article 4, paragraphe 6, alinéa 3, de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, en ce qui concerne l'emploi du terme « notamment », le Conseil d'État signale que si celui-ci a pour but d'illustrer un principe établi par le texte, il est à écarter comme étant superfétatoire. Une énonciation d'exemples est en effet sans apport normatif.

Au point 6<sup>o</sup>, lettre a), le Conseil d'État suggère de remplacer les termes « les données personnelles relatives aux propriétaires, aux détenteurs et aux titulaires d'un certificat d'immatriculation des véhicules routiers, et aux preneurs d'assurance » par les termes « les données personnelles relatives aux propriétaires, détenteurs, titulaires d'un certificat d'immatriculation des véhicules routiers et preneurs d'assurance » et de préciser le libellé en ce sens qu'il s'agit en l'occurrence des preneurs d'une assurance de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Au point 6<sup>o</sup>, lettre b), la phrase liminaire est à libeller comme suit :

« À la suite de l'alinéa 2, sont insérés huit alinéas nouveaux avec le libellé suivant : ».

Au point 7<sup>o</sup>, à l'article 4, paragraphe 8, lettre b), de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, il y a lieu de supprimer les termes « il a été », pour écrire « le document a été perdu ou retiré ».

#### Article 5

Au point 1<sup>o</sup>, lettre a), à l'article *4bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 4, point 1, lettre c), de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, il est proposé de remplacer les termes « y compris celle du conducteur » par les termes « y compris la place du conducteur ».

Au point 1<sup>o</sup>, lettre a), à l'article *4bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 4, point 4, première phrase, de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, il y a lieu d'omettre la virgule après le chiffre « 2 ».

Au point 1<sup>o</sup>, lettre b), à l'article *4bis*, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 5, à insérer, de la loi précitée du 14 février 1955, il convient d'écrire « contrôle technique période périodique volontaire ».

Au point 1<sup>o</sup>, lettre c), phrase liminaire, les termes « [l]e nouvel alinéa 6 » sont à remplacer par les termes « [l]'alinéa 5 ancien, devenu l'alinéa 6, ».

Au point 1<sup>o</sup>, lettre d), phrase liminaire, les termes « [l]e nouvel alinéa 7 » sont à remplacer par les termes « [l]'alinéa 6 ancien, devenu l'alinéa 7, ».

Au point 2°, lettre a), phrase liminaire, il y a lieu de viser les « lettres b) et c) », en faisant suivre les lettres en question d'une parenthèse fermante.

Au point 2°, lettre d), phrase liminaire, les termes « [l]e nouvel alinéa 9 » sont à remplacer par les termes « [l]'alinéa 8 ancien, devenu l'alinéa 9, ».

#### Article 7

Au point 2°, lettre a), il convient d'écrire :

« À la phrase liminaire, le nombre [...] ».

Au point 2°, lettre b), phrase liminaire, il y a lieu de viser les « lettres l) et m) », en faisant suivre les lettres en question d'une parenthèse fermante.

#### Article 8

Au point 2°, à l'article 10, alinéa 3, deuxième phrase, de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, il y a lieu d'écrire « à leur ordre de le déplacer ».

#### Article 9

Conformément à l'observation formulée à l'article 4, le Conseil d'État signale que le terme « supprimé » est à remplacer par le terme « abrogé ».

#### Article 10

Le point 1° est à libeller comme suit :

« 1° Les paragraphes 1<sup>er</sup> et 3 sont renumérotés en (1) respectivement et (3). »

Au point 4°, à l'article 11, paragraphe 7, première phrase, il est relevé que l'expression « sans préjudice de » signifie que la règle qui va suivre n'a pas d'incidence sur l'application des autres règles auxquelles il est fait référence et qui sont écartées du fait de l'énonciation de la nouvelle règle. C'est pourquoi le Conseil d'État estime que l'emploi des termes « sans préjudice de » est erroné en l'espèce.

Toujours au point 4°, à l'article 11, paragraphe 7, première phrase, de la loi précitée du 14 février 1955, le recours à la forme « et/ou », que l'on peut généralement remplacer par « ou », est à éviter.

#### Article 11

Au point 1°, à la lettre b) introduisant un point 3*bis*, il est demandé aux auteurs d'aligner la terminologie à celle employée à l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 et propose de remplacer à la lettre d) du nouveau point 3*bis* les termes « de substances de à caractère toxique, soporifique ou psychotrope » par « d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ».

#### Article 12

Au point 1°, il est suggéré de fusionner les dispositions pour écrire :

« 1° Le point 12, alinéa 3, est remplacé par les deux alinéas suivants :

« Est puni [...].

La confiscation spéciale [...]. » »

#### Article 16

Au point 1°, phrase liminaire, une espace est à insérer après les termes « paragraphe 1<sup>er</sup> ».

Au point 2°, à l'article 17, paragraphe 5, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, les termes « du présent paragraphe » sont à omettre. Par ailleurs, le Conseil d'État propose d'insérer une virgule après le terme « [c]ependant » et après les termes « alinéa précédent 3 ».

Au point 5°, à l'article 17, paragraphe 8, alinéa 4, deuxième phrase, de la loi précitée du 14 février 1955, dans sa nouvelle teneur proposée, la « caisse des consignations » est à désigner par sa dénomination exacte qui est celle de « Caisse de consignation ».

#### Article 18

Il y a lieu d'ajouter un point après la forme abrégée « Art », pour écrire « **Art. 18.** »

*Article 19*

À l'article 7, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, dans sa nouvelle teneur proposée, les termes « de la présente loi » sont à omettre.

*Article 21*

Au point 1<sup>o</sup>, lettre a), il n'y a pas lieu de faire précéder le texte de l'alinéa à remplacer du numéro du paragraphe auquel il appartient.

*Article 22*

À l'article 7bis, première phrase, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, dans sa nouvelle teneur proposée, il est signalé que lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur, sauf s'il existe un intitulé de citation. En l'espèce, il y a lieu de se référer à l'intitulé de citation suivant « loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques ».

*Article 24*

À l'article 12, alinéa 3, deuxième phrase, à insérer, de la loi précitée du 25 juillet 2015, il y a lieu de renvoyer à « l'article 31, paragraphe 2, point 2<sup>o</sup>, du Code pénal ».

*Article 25*

À la phrase liminaire, il y a lieu de préciser qu'il s'agit de remplacer la « lettre l), troisième tiret, ».

*Article 29*

À l'article 12, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, dans sa nouvelle teneur proposée, il est rappelé que lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur, sauf s'il existe un intitulé de citation. Partant, il y a lieu de se référer au « règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers ».

Toujours à l'article 12, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 16 avril 2003, dans sa nouvelle teneur proposée, le terme « SNCA » est à entourer de guillemets. Par ailleurs, le Conseil d'État signale que les substantifs désignant les attributions ministérielles prennent une majuscule. Il y a partant lieu d'écrire « ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

*Article 31*

Au point 1<sup>o</sup>, il y a lieu d'écrire :

« À l'alinéa 1<sup>er</sup>, point 2, premier et deuxième tirets, les mots [...] sont remplacés par les mots [...] ».

Au nouveau libellé, il y a par ailleurs lieu de viser la « lettre c) ».

Au point 2<sup>o</sup>, phrase liminaire, il convient de remplacer les termes « alinéa *in fine* » par ceux de « alinéa 2 ».

Au point 2<sup>o</sup>, à l'article 16, alinéa 2, première phrase, de la loi précitée du 16 avril 2003, dans sa nouvelle teneur proposée, le Conseil d'État signale que lorsqu'il est renvoyé au premier alinéa dans le corps du dispositif, il convient de systématiquement renvoyer à l'« alinéa 1<sup>er</sup> » et non pas au « premier alinéa ».

*Article 35*

À l'article 31 de la loi précitée du 16 avril 2003, dans sa nouvelle teneur proposée, il y a lieu d'omettre le trait d'union qui suit la forme abrégée « Art. 31. »

À l'article 31, alinéa 1<sup>er</sup>, deuxième phrase, de la loi précitée du 16 avril 2003, dans sa nouvelle teneur proposée, le terme « modifiée » est à insérer entre les termes « loi » et « du 14 février 1955 ».

*Article 36*

Il y a lieu de laisser une espace entre la forme abrégée « Art. » et le numéro d'article, pour écrire « **Art. 36.** »

À l'occasion d'insertion d'articles, le texte nouveau est précédé de l'indication du numéro correspondant qui est souligné. Il est signalé que la forme abrégée « Art. » est également souligné. Par ailleurs, il y a lieu d'ajouter un point après la forme abrégée « Art » et d'omettre le trait d'union après le qualificatif *bis* suivi d'un point. Partant, il convient d'écrire « Art. 31bis. »

À l'article 31bis, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, lettre b), à insérer, de la loi précitée du 16 avril 2003, les termes « paragraphe b) » sont à remplacer par les termes « , lettre b), ».

À l'article 31bis, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, lettres d) et e), à insérer, de la loi précitée du 16 avril 2003, le terme « le », au début de chacun des deux éléments de l'énumération, est à rédiger avec une lettre initiale minuscule.

À l'article 31bis, paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, lettre d), à insérer, de la loi précitée du 16 avril 2003, en l'absence d'un intitulé de citation de la loi en question, il y a lieu de citer l'intitulé complet de cet acte. Partant, il faut écrire :

« loi du 1<sup>er</sup> juin 2007 portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs et modifiant la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances ; la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ».

*Chapitre 5*

Il y a lieu d'insérer le terme « modifiée » entre la nature et la date de l'acte en question, étant donné que celui-ci a déjà fait l'objet de modifications depuis son entrée en vigueur.

*Article 39*

Le Conseil d'État propose de reformuler l'article sous examen de la manière suivante :

« **Art. 39.** L'article 43, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale est modifié comme suit :

1° Au point 11° [...] ;

2° Est ajouté un point 12° libellé comme suit :

« 12° [...] ». »

Au point 1°, lettre b), à l'article 43, alinéa 1<sup>er</sup>, point 12°, à insérer, de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale, les termes « la base de données » en trop sont à supprimer. Par ailleurs, le terme « exploité » est à conjuguer au féminin singulier. Enfin, il y a lieu de préciser qu'il s'agit de la « loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 23 décembre 2022.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*Le Président,*  
Christophe SCHILTZ





