CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 6399

Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Date de dépôt : 21-02-2012
Date de l'avis du Conseil d'État : 24-10-2012
Auteur(s) : Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
05-06-2015	Résumé du dossier	Résumé	4
21-02-2012	Déposé	6399/00	7
20-03-2012	Avis de la Chambre de Commerce (27.2.2012)	6399/01	31
03-04-2012	Avis de la Chambre des Métiers (19.3.2012)	6399/02	34
17-04-2012	Avis de la Chambre des Salariés sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consigna [...]	6399/03	37
17-04-2012	Avis de la Chambre d'Agriculture - Dépêche du Président de la Chambre d'Agriculture au Ministre du Développement durable et des Infrastructures (2.4.2012)	6399/04	48
24-10-2012	Avis du Conseil d'Etat (23.10.2012)	6399/05	51
08-05-2013	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6399/06	70
15-07-2013	Avis complémentaire du Conseil d'Etat (12.7.2013)	6399/07	98
21-01-2015	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission du Développement durable	6399/08	105
26-03-2015	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'État (25.3.2015)	6399/09	126
23-04-2015	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Madame Josée Lorsché	6399/10	129
29-04-2015	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°29 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6399	194
22-05-2015	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (22-05-2015) Evacué par dispense du second vote (22-05-2015)	6399/11	197
23-04-2015	Commission du Développement durable Procès verbal (25) de la reunion du 23 avril 2015	25	200
02-04-2015	Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire Procès verbal (15) de la reunion JOINTE du 2 avril 2015	15	204
02-04-2015	Commission du Développement durable Procès verbal (24) de la reunion JOINTE du 2 avril 2015	24	255
14-01-2015	Commission du Développement durable Procès verbal (14) de la reunion du 14 janvier 2015	14	306
08-05-2013	Commission du Développement durable Procès verbal (37) de la reunion du 8 mai 2013	37	359
10-04-2013	Commission du Développement durable Procès verbal (33) de la reunion du 10 avril 2013	33	384
18-03-2013	Commission du Développement durable Procès	31	428

Date	Description	Nom du document	Page
	verbal (31) de la reunion du 18 mars 2013		
10-01-2013	Commission du Développement durable Procès verbal (21) de la reunion du 10 janvier 2013	21	441
20-03-2012	Commission du Développement durable Procès verbal (37) de la reunion du 20 mars 2012	37	459
28-05-2015	Publié au Mémorial A n°92 en page 1550	6399	493

Résumé

6399 : résumé

Le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

L'objectif principal du projet de loi consiste à améliorer la sécurité routière, tout en intégrant certaines modifications de style et de précision aux lois susmentionnées. De façon générale, il s'agit de mettre en œuvre les mesures suivantes :

- adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre des points dans le cadre du système du permis à points ;
- adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est sanctionnée sur le plan légal ;
- adaptation des dispositions légales en matière d'interdiction judiciaire de conduire et de retrait administratif du permis de conduire.

Le projet de loi a également comme objet de :

- modifier certaines dispositions relatives aux plaques rouges
- créer la base légale permettant au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser l' utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile
- créer la base légale pour permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg
- créer la possibilité, dans le cas de la transcription, au nom d'un propriétaire résidant au Grand-Duché de Luxembourg, d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre État membre de l' Espace Économique européen, de renoncer sous certaines conditions au contrôle technique.

Du fait que l'objectif principal en matière de sécurité routière consiste dans l'adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre des points suite à une conduite de véhicule irresponsable, les modifications d'envergure au système actuel touchent en particulier les infractions énumérées ci-dessous :

1. le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum : **retrait de 4 points** (situation actuelle : - 2 points) ;
2. le délit de grande vitesse: **retrait de 6 points** (situation actuelle : - 4 points) ; à rappeler que le délit de grande vitesse est une infraction qui répond à la fois aux deux conditions suivantes :

- excès de vitesse dépassant de plus de 50% le plafond réglementaire par rapport à la vitesse maximale autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à la vitesse maximale autorisée ;
- récidive intervenant aux cours des trois années après une première contravention grave ou une condamnation pour un délit en matière d'excès de vitesse ; le délit de grande vitesse joue donc uniquement en cas de récidive.

3. la conduite avec un taux d'alcool d'au moins 0,8 g par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré : **retrait de 4 points** (situation actuelle : - 2 points) ;
4. la conduite avec un taux d'alcool supérieur ou égal à 1,2 g par litre de sang respectivement à plus de 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré : **retrait de 6 points** (situation actuelle : - 4 points) ;
5. la conduite sous l'influence de stupéfiants ou de médicaments: **retrait de 6 points** (situation actuelle : - 4 points) ;
6. l'utilisation du téléphone au volant sans kit mains libres : **retrait de 2 points** (situation actuelle : - 0 points) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle : 74 €) ;
7. l'utilisation d'une tablette : **retrait de 2 points** (situation actuelle : - 0 points) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle : 0 €) ;

8. le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque – le non-respect de l'obligation des mesures relatives au siège enfant : **retrait de 2 points** (situation actuelle : - 1 point) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle : 49 €) ;
9. le non-respect d'une distance de sécurité : **retrait de 2 points** (situation actuelle : - 0 point) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle : 74 €) ;
10. le non-respect du signal routier du « Accès interdit » : **retrait de 2 points** (situation actuelle : - 0 point).

6399/00

N° 6399

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

(Dépôt: le 21.2.2012)

SOMMAIRE:

		page
1)	Arrêté Grand-Ducal de dépôt (2.2.2012)	1
2)	Texte du projet de loi	2
3)	Exposé des motifs	9
4)	Commentaire des articles	10
5)	Annexes	18
6)	Fiche financière	22

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Article unique.– Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

Palais de Luxembourg, le 2 février 2012

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
Claude WISELER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

1. Modifications de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. Ier.– Dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le terme „ministre des Transports“ est remplacé par le terme „ministre ayant les Transports dans ses attributions“.

Art. II.– L'article 2 de la même loi est modifié comme suit:

1. La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

   „Le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé:“

2. Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante:

   „Dans les mêmes conditions, le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

   1. les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
   2. le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,
   3. le trajet effectué par la personne concernée pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec elle, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle,

   sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent.“

3. L'alinéa premier du paragraphe 5 est complété *in fine* par la phrase suivante:

   „Il en est de même des autorisations pour l'utilisation de plaques rouges et des documents qu'un règlement grand-ducal peut prescrire en vue de l'utilisation de ces plaques.“

4. Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme „taxe sur les véhicules automoteurs“ est remplacé par „taxe sur les véhicules routiers“.

Art. III.– Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la même loi est remplacé par le libellé suivant:

„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
5)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
6)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,	

	– le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
7)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
8)	le délit de fuite	4 points
9)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 4) ci-avant	2 points
14)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
15)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
16)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
17)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
18)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points

19)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
20)	l'inobservation d'une distance correspondant à un temps intervéhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération	2 points
21)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
22)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6 ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
23)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
24)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
25)	– l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection – le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement – l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication	1 point

Art. IV.– L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 3.** Le ministre ayant les Transports dans ses attributions est habilité à délivrer des autorisations individuelles et à édicter des prescriptions spéciales concernant:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;
4. le maintien en service d'autobus et d'autocars sans l'observation de certaines dispositions à édicter par règlement d'administration publique;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;
6. l'usage, sur les véhicules routiers, de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux ainsi que de plaques, de numéros ou de signes d'identification spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;

9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg."

Art. V.– L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„Un règlement grand-ducal déterminera les matières suivantes:

1. les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire;
2. les conditions d'admission des instructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que le matériel et les locaux dont les instructeurs doivent disposer;
3. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories;
4. le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques."

Art. VI.– L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

1. La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

   „Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu:"
2. Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

   „4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation;"
3. Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant:

   „Dans le cadre de la première immatriculation au Luxembourg d'un véhicule ayant préalablement été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, il peut être renoncé au contrôle technique prévu sous 1° du deuxième alinéa, si le véhicule en question est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité, qui a été délivré par les autorités compétentes du prédit Etat membre et pour lequel les conditions de validité au Luxembourg sont arrêtées par règlement grand-ducal."
4. Le nouvel alinéa 6 du paragraphe 1er est remplacé par le texte suivant:

   „Le contrôle technique prévu dans l'hypothèse sous 4° du deuxième alinéa doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé, sauf dans le cas où le véhicule est soumis au contrôle technique périodique et qu'il est satisfait aux conditions suivantes:

   a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité pour une durée résiduelle d'au moins six semaines;
   b) la transformation du véhicule ne donne pas lieu au changement d'une donnée du certificat d'immatriculation;
   c) le véhicule ne fait pas l'objet d'une transcription au nom d'un autre propriétaire ou détenteur;
   d) la transformation a été réalisée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes par un expert-technicien dans un atelier de transformation légalement établi dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen et pouvant justifier, dans ce pays, d'une autorisation de commerce pour procéder à des réparations ou à des transformations de véhicules routiers;
   e) la transformation est documentée par une „Attestation de transformation", dont le modèle et les modalités de délivrance sont fixés par règlement grand-ducal."
5. Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

   „– ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule;"

Art. VII.– L'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complété *in fine* par un nouveau point c) libellé comme suit:

„c) Les candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police revêtus de leur uniforme sont habilités dans le cadre d'exercices pratiques en matière de circulation et de stages pratiques en unité, à donner aux usagers des injonctions telles que arrêtées par voie de règlement grand-ducal."

Art. VIII.– L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

– vitesse dangereuse selon les circonstances;
– inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant:
  • supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute,
  • supérieure à plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum,

  sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 1bis;
– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
– inobservation du signal B, 1, du signal B, 2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;
– inobservation du signal C, 1a;
– omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;
– inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
– défaut de maintenir une distance intervéhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération;
– infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
– inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;
– conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
– mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;
– défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6 ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Art. IX.– L'article 10bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 10bis.** Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule."

Art. X.– A l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes:

1. Au paragraphe 2, l'alinéa 4. est remplacé par le libellé suivant:

„4. Sera punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que

– le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré

– le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré."

2. A l'alinéa 1. du paragraphe 4, le tableau est remplacé par le tableau suivant:

"

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

"

3. Au point 2. du paragraphe 4, un nouvel alinéa est inséré entre l'alinéa 1er et l'alinéa 2 qui prend la teneur suivante:

„Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants:

1. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus sous 10.;
2. en cas d'accident de circulation qui aura causé des dommages corporels;
3. si l'indice grave visé sous 2. consiste en ce que la personne concernée
   – reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues à l'alinéa 1 dans les douze heures précédant le test,
   – est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues à l'alinéa 1,
   – est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues à l'alinéa 1 ou de matériel de consommateur."

4. L'alinéa 3. du paragraphe 4 est complété *in fine* par le texte suivant:

„Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés sous 2., elle devra se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues sous 1."

5. L'alinéa 9. du même paragraphe 4 sera reformulé comme suit:

„9. Pourra aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé sous 2. du présent paragraphe, aura circulé sur la voie publique et aura été impliqué dans un accident de la circulation."

6. Au même paragraphe 4, la première phrase de l'alinéa 10. est remplacée par le libellé suivant:

„10. Le procureur d'Etat petit requérir les membres de la Police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés sous 2., même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident."

7. Au même paragraphe 4, un alinéa 13. nouveau est inséré entre les alinéas 12. et 13. avec le libellé suivant:

„13. S'il n'a pas été possible de déterminer si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues sous 1., les peines prévues au paragraphe 1er s'appliqueront à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui aura présenté des signes manifestes de consommation de l'une ou plusieurs de ces substances, cette consommation ayant rendu ou pouvant rendre dangereuse la circulation sur la voie publique."

8. L'ancien alinéa 13. du même paragraphe 4 est renuméroté 14.

Art. XI.– L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

1. Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant:

„1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

1) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

2) le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,

3) le trajet effectué par la personne concernée pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec elle, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle."

2. Le paragraphe 2bis. est renuméroté 2.

3. Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

Art. XII.– L'alinéa 1 de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par la disposition suivante:

„En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale."

Art. XIII.– La première phrase de l'alinéa 1er de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant:

„**Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat."

Art. XIV.– A l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes:

1. A l'alinéa premier du paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:

„dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner."

2. L'alinéa premier du même paragraphe 1er est complété *in fine* par un point 5) libellé comme suit:

„5) après une constatation de la part de la police grand-ducale, il se révèle que la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours."

3. A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:

„dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner."

2. Modification de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Art. XV.– Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

„a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier ou d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges;"

Art. XVI.– Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

*

EXPOSE DES MOTIFS

CONSIDERATIONS GENERALES

Conformément à la déclaration gouvernementale de 2009, *„le Gouvernement est déterminé à continuer sa politique en matière de sécurité routière. Depuis 2001, le Luxembourg a réussi à diminuer le nombre des accidents mortels de 50% en alternant les mesures préventives et répressives qui doivent être poursuivies"*.

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière et vise à apporter plusieurs modifications à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière, modifications qui ont pour objectif de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière.

Parmi les mesures préconisées, il y a lieu de mentionner:

– la révision du barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points; à cet égard, l'accent est mis sur les infractions qui sont réputées être à l'origine des accidents graves de la route, en l'occurrence, la vitesse excessive, la conduite sous l'emprise d'alcool, de drogues ou de médicaments ainsi que le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque de protection
– la modification des dispositions relatives au dépistage de stupéfiants dont notamment l'adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est considérée comme infraction
– le réagencement des mesures de retrait administratif et judiciaire du permis de conduire.

A relever que les mesures préconisées bénéficient de l'appui des acteurs nationaux en matière de sécurité routière qui ont été associés à la phase d'élaboration du présent projet. Dans ce contexte, il y a également lieu de relever que le ministère du Développement durable et des Infrastructures, le ministère de la Justice et le parquet général se sont concertés au sujet du nombre élevé de délits routiers à traiter par les juridictions. A cette occasion plusieurs pistes ont été cernées pour „détribunaliser" certaines infractions; les mesures à prendre pour atteindre cet objectif feront l'objet d'un projet séparé dès accord des acteurs concernés.

Le présent projet de loi a également comme objet de

– modifier certaines dispositions relatives aux plaques rouges
– créer la base légale permettant au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile
– créer la base légale pour permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg
– créer la possibilité, dans le cas de la transcription, au nom d'un propriétaire résidant au Grand-Duché de Luxembourg, d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique européen, de renoncer sous certaines conditions au contrôle technique.

Finalement, le présent projet de loi a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées par la pratique.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article Ier

L'article Ier de la loi en projet a pour objet de remplacer les termes „ministre des Transports" par „ministre ayant les Transports dans ses attributions", et ce afin de prendre en considération la répartition des compétences entre les différents membres du Gouvernement.

Ad article II

1. Le paragraphe 1er de l'article 2, traitant des mesures administratives que le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre dans certaines conditions à l'égard des titulaires et demandeurs de permis de conduire, est complété par un alinéa nouveau, à insérer après le premier alinéa de ce même paragraphe, avec comme objectif de porter des précisions quant à la possibilité de restreindre l'emploi du permis de conduire par la voie administrative.

En effet, afin de renforcer l'effet dissuasif de la mesure administrative dont question, il est proposé d'énoncer de façon limitative les trajets qui peuvent, le cas échéant, être exemptés d'une mesure administrative de retrait du permis de conduire. Il s'agit en l'espèce, des trajets que la personne concernée est amenée à effectuer pour préserver son activité professionnelle.

A relever qu'en s'engageant sur cette voie, le Gouvernement s'est inspiré de la situation prévalant sur ce plan dans d'autres pays. Il s'avère que dans la quasi-totalité des pays consultés soit des mesures administratives de retrait ou de restriction du permis de conduire ne sont pas prévues par la législation nationale soit, au cas où cette possibilité est donnée, des modulations du droit de conduire pour tenir compte de la situation personnelle de la personne concernée constituent la rare exception et sont appliquées de manière très restrictive respectivement aux seuls conducteurs professionnels ou pour tenir compte des besoins professionnels du permis de la personne concernée. Le tableau figurant en annexe I de la présente, reflète ce constat.

Finalement, il est précisé que les restrictions administratives de l'emploi du permis de conduire dans les limites préconisées, ne portent pas préjudice à d'éventuelles limitations du droit de conduire, le cas échéant plus restrictives, qui pourraient s'imposer pour des raisons d'ordre médical.

2. A l'alinéa premier du paragraphe 5 de l'article 2, il y a lieu de distinguer entre les plaques d'immatriculation et les signes distinctifs particuliers déjà mentionnés dans le texte actuel, tout en évoquant en sus les plaques rouges qui constituent aussi des éléments d'identification d'un véhicule tout en se distinguant tant des plaques d'immatriculation courantes que des signes distinctifs particuliers.

3. Aux première et deuxième phrases de l'alinéa 3, la terminologie en matière de taxes est adaptée à celle introduite par la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

Ad article III

Le présent article a comme objet de modifier le paragraphe 2 de l'article 2bis, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points.

Tant l'analyse des bilans des accidents routiers des années écoulées que la nature et l'évolution des infractions répertoriées dans le système du permis à points révèlent que:

1. la vitesse et l'alcool constituent les principales causes (présumées) des accidents
2. le nombre des infractions et surtout celui des infractions susvisées est en augmentation
3. le nombre des récidivistes est en hausse
4. la majorité des pertes de points sont liées à l'excès de vitesse (50%) et à l'abus d'alcool (14%), suivis par le non-port de la ceinture de sécurité (5%).

S'y ajoute que le barème luxembourgeois des réductions de points est en général moins sévère que celui de la France et de l'Espagne, qui appliquent un système de permis à points similaire à celui du Luxembourg.

Sur base de ces constats, il est proposé d'adapter le barème des infractions en augmentant le nombre de points à retirer pour les infractions ayant un grand impact sur la sécurité routière, d'une part, et de le compléter par des nouvelles infractions dont les effets négatifs sur la conduite en toute sécurité ne restent plus à démontrer, d'autre part.

Les infractions visées sont la conduite en état d'ivresse ou sous l'influence d'alcool, de drogues ou de médicaments, l'excès de vitesse qualifié de „délit de grande vitesse" ainsi que le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque de protection, infractions pour lesquelles le nombre de points est augmenté.

Le barème est par ailleurs complété par sept nouvelles infractions, à savoir:

– l'excès de vitesse donnant lieu au retrait immédiat du permis de conduire par la Police grand-ducale
– l'inobservation du signal routier „Accès interdit"
– l'inobservation d'une distance correspondant à un temps intervéhiculaire d'au moins deux secondes entre des véhicules circulant en dehors d'une agglomération
– le téléphone au volant (trois types d'infractions).

Le tableau figurant en annexe II de la présente renseigne sur les réductions de points dans les pays qui ont un système de permis à points comparable à celui du Luxembourg et donne un aperçu détaillé des adaptations et modifications qu'il est proposé d'apporter au barème actuel des infractions.

Ad article IV

La phrase introductive de l'article 3 est modifiée conformément au commentaire relatif à l'article 1er ci-dessus.

Il y a quelques années d'ici, la notion du „véhicule routier", qui est la définition communément adoptée pour désigner un véhicule destiné à circuler sur la voie publique, a été introduite de manière générale dans le Code de la Route. Depuis lors, à chaque fois qu'un article du Code de la Route ou de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié pour une raison ou une autre, il est profité de l'occasion pour mettre à jour l'article en question, dans le but d'y faire figurer la notion standard „véhicule routier" partout où cela est indiqué. Dans le cas présent, sont affectés les points 1., 2., 3., 5., 6., 8., et 9. de l'article 3.

Les points suivants méritent un commentaire supplémentaire:

- Point 2: Le terme „poids" est remplacé par le terme „masses", ceci pour être conforme à la terminologie utilisée dans les directives de l'Union européenne.
- Point 6: La base légale est créée pour permettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser, en plus de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux et de signes d'identification spéciaux pour des usages et services déterminés, pour lesquels une base légale existe déjà aujourd'hui, l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile. Ceci vaut notamment pour les plaques d'immatriculation „historiques", qui étaient le standard à l'époque où un véhicule a été fabriqué respectivement mis en circulation pour la première fois (p. ex. les plaques où le signe national „L" était intégré avec le numéro d'immatriculation sur la plaque elle-même). Un autre cas d'exemple est celui où en relation avec une réunion internationale tenue au Luxembourg, les véhicules officiels doivent, notamment pour des raisons de sécurité, être munis de plaques et de numéros spéciaux permettant une identification rapide et non équivoque de ces véhicules et de leurs passagers.
- Point 9: La base légale est créée pour permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg. Les règles d'exécution de cette disposition légale se retrouvent aux dispositions du paragraphe 9. de l'article 92 et du point 2.6. du paragraphe 2. de l'article 94 du projet de règlement grand-ducal modifiant e. a. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Ad article V

Le présent article vise à remplacer l'article 4 pour tenir compte de l'arrêt du 6 mars 1998 de la Cour Constitutionnelle retenant que les termes de l'article 36 de la Constitution s'opposent à ce qu'une loi attribue l'exécution de ses propres dispositions à une autorité autre que le Grand-Duc et que la fixation

des mesures générales d'exécution d'une loi, notamment par voie de règlement ministériel, est dès lors contraire à la Constitution. En conséquence, il est précisé que les matières visées par ledit article font l'objet d'un règlement grand-ducal ce qui, à l'heure actuelle, est déjà le cas.

A cette même occasion, la disposition prévoyant la fixation des prix des leçons des instructeurs de conduite automobile par voie réglementaire est supprimée. Cette disposition est devenue obsolète suite au règlement grand-ducal du 12 mai 2011 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs (libéralisation des tarifs des auto-écoles).

Ad article VI

1. A la phrase introductive de l'alinéa deux du paragraphe 1er de l'article 4bis, il n'est plus fait référence au „sixième alinéa" qui traite le contrôle technique périodique, mais il est proposé d'utiliser le terme général „ci-dessous" pour parer à l'obligation de modifier la référence lors de tout remaniement éventuel des alinéas précédant les dispositions relatives au contrôle technique périodique, remaniement tel que celui proposé au point 3. du présent article.

2. Jusqu'à présent, le point 4° de l'alinéa deux de l'article 4bis de la loi prescrivait le contrôle technique d'un véhicule routier dans le cas d'une transformation d'un véhicule routier de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité. Il est proposé d'y ajouter le certificat d'immatriculation.

En effet peut-il arriver, notamment pour des véhicules importés de pays non communautaires, qu'il n'existe ni un procès-verbal de réception ni un certificat de conformité. De tels véhicules sont alors généralement immatriculés sur base d'une „réception à titre isolé", où, à défaut d'un procès-verbal de réception et d'un certificat de conformité, les spécifications techniques essentielles sont reprises sur le certificat d'immatriculation national, qui doit dès lors aussi figurer dans la liste des documents reprise au point 4 visé.

3. Un nouvel alinéa, ajouté entre les alinéas trois et quatre du paragraphe premier, crée la base légale pour se conformer aux prescriptions de la Communication interprétative 2007/C68/04 de la Commission européenne concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur originaires d'un autre Etat membre.

En effet, la communication interprétative stipule dans son chapitre *„***3.4. Contrôle technique des véhicules usagés:** *L'objectif du contrôle technique est de vérifier que le véhicule à moteur en question est effectivement en bon état d'entretien au moment de l'immatriculation. Le fait qu'un véhicule à moteur a été utilisé sur la voie publique depuis le dernier contrôle technique peut toutefois justifier de le soumettre à un contrôle technique à l'occasion de son immatriculation dans un autre Etat membre.*

Selon la jurisprudence de la Cour de justice, les Etats membres peuvent, par conséquent, exiger que les véhicules à moteur précédemment immatriculés dans le même ou dans un autre Etat membre subissent un contrôle technique préalable à leur immatriculation, à condition que cette inspection soit obligatoire pour tout transfert de propriété de tout véhicule à moteur similaire ou pour tout changement de titulaire du certificat d'immatriculation, indépendamment de ce que le véhicule à moteur ait été immatriculé dans le même ou dans un autre Etat membre."

Comme dans le cas de la transcription d'un véhicule routier immatriculé au Luxembourg au nom d'un nouveau propriétaire, ce dernier peut renoncer sous certaines conditions à un contrôle technique, il y a lieu de créer la même possibilité pour les nouveaux propriétaires d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen.

4. Les points a) à e) du nouvel alinéa six du paragraphe premier sont repris du paragraphe 2. de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Il s'agit en l'occurrence d'une disposition accordant une exception voire une dispense au principe général que tout véhicule ayant fait l'objet d'une transformation „importante" doit en principe être soumis à un contrôle technique avant sa remise en circulation, ceci aux fins que l'organisme de contrôle technique puisse vérifier que la transformation en question a été faite selon les règles de l'art et dans le respect des exigences techniques applicables. Il paraît dès lors indiqué d'insérer cette règle d'excep-

tion au niveau de la loi plutôt qu'au niveau du règlement grand-ducal pour ainsi avoir une base légale sûre et établie si un accident devait malgré tout un jour se produire et qu'une transformation non contrôlée serait retenue comme la cause principale ou accessoire de l'accident en question.

La condition sous a) est complétée par la précision que le certificat de contrôle technique doit encore avoir une validité d'au moins 6 semaines. La raison en est que les convocations au contrôle technique sont préparées et imprimées environ 4 à 5 semaines avant les dates d'échéance des certificats respectifs. Si dès lors un certificat de contrôle technique serait encore accepté dans les six dernières semaines de sa durée de validité, le véhicule afférent ne serait plus sélectionné et pris en compte dans le processus informatisé gérant la préparation et l'impression des convocations au contrôle technique. Le propriétaire d'un tel véhicule ne recevrait donc pas de convocation et il y aurait donc un grand risque que ce propriétaire „oublie" de représenter son véhicule au contrôle technique.

5. Il n'est pas possible d'écarter *a priori* l'hypothèse de l'importation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges à partir d'un point de départ situé à une distance dépassant un trajet susceptible d'être effectué en une seule journée (p. ex. origine: pays ibériques). Dans ces conditions il ne suffit pas de dispenser le véhicule du contrôle technique pendant la journée de l'importation, mais il y a lieu d'appliquer cette dispense pendant le trajet d'importation (qui peut, par définition, dépasser une journée). Le premier tiret du paragraphe 2 de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est adapté en conséquence.

Ad article VII

Le présent article vise à régulariser la situation des candidats de police dans le domaine de la circulation routière. En effet, dans le cadre de leur formation professionnelle de base, ceux-ci sont amenés à réguler la circulation et par conséquent à donner des injonctions aux usagers de la route.

Seuls les candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police conformément au règlement grand-ducal modifié du 6 février 2001 fixant les modalités de fonctionnement de l'Ecole de Police et au règlement grand-ducal modifié du 27 avril 2007 déterminant les conditions de recrutement, d'instruction et d'avancement du personnel policier, revêtus de leur uniforme, sont visés par la présente disposition. Par ailleurs, ce pouvoir d'injonction se limite aux exercices pratiques organisés en matière de circulation et aux périodes de stage dans les unités.

Ad article VIII

Le présent article vise à remplacer l'article 7, tout en y apportant quelques adaptations dans un souci de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière notamment, en réprimant de manière plus sévère les excès de vitesse graves dans le cadre du permis à points.

Ainsi est-il proposé d'y faire la distinction entre deux catégories de contraventions graves en matière d'excès de vitesse, à savoir:

1. Les dépassements de la limitation de vitesse de plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, de plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou de plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute,
2. Les dépassements de la limitation de vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.

En matière de permis à points, les excès de vitesse dont question sous 1. entraînent une réduction de 2 points du capital de points dont est doté le permis de conduire, alors que celles reprises sous 2. font l'objet d'un retrait de 4 points.

Il est en outre proposé, comme corolaire à l'article VII du présent projet de loi, de mentionner à l'article 7, parmi les agents dont les injonctions doivent être suivies par les usagers de la route, les candidats de police qui sont amenés, dans le cadre de leur formation de base à l'Ecole de Police, à régler la circulation et, par conséquent, à donner des injonctions aux usagers de la route.

Par ailleurs, la liste des infractions à la législation routière, qualifiées comme contraventions graves, est complétée par les infractions suivantes:

– l'inobservation du signal routier C, 1a (accès interdit)
– le défaut de maintenir une distance intervéhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération,

infractions, pour lesquelles le présent projet de loi prévoit par ailleurs une réduction de 2 points du capital de points dont est doté le permis de conduire.

Finalement, sont érigées en contraventions graves, les infractions consistant dans l'inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué.

En matière de permis à points, il est proposé de porter le nombre de points y affecté de 1 actuellement à 2 points.

Ad article IX

Le présent article propose d'amender la première phrase de l'article 10bis pour préciser sans équivoque que les sanctions en cas de non-paiement de la taxe sur les véhicules routiers s'appliquent non seulement en cas de conduite du véhicule mais, d'une manière générale, lorsqu'un véhicule est mis en circulation sans que la taxe ne soit payée, donc y compris le stationnement et le parcage.

Ad article X

L'article X de la loi en projet propose d'apporter aux paragraphes 2 et 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée plusieurs modifications.

1. L'alinéa 4. du paragraphe 2 est adapté pour renforcer davantage la lutte contre l'alcool au volant notamment, dans le cadre du système du permis à points. Il s'agit, en l'occurrence, de distinguer, en fonction du taux d'alcoolémie relevé, entre deux catégories de contraventions graves en matière d'alcool au volant, à savoir:

a. la conduite avec un taux d'alcool d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré
b. la conduite avec un taux d'alcool d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

En matière de permis à points, l'infraction dont question sous a. entraîne une réduction de 2 points du capital de points dont est doté le permis de conduire, alors que celle reprise sous b. fait l'objet d'un retrait de 4 points.

2. A l'alinéa 1. du paragraphe 4, il est proposé de remplacer le tableau avec les seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier en présence des substances visées, est érigée en infraction, en y introduisant des seuils plus bas.

En effet, il s'agit d'aligner les seuils actuels à ceux figurant dans la récente législation belge qui, en son temps, a servi de base pour la mise en place du cadre légal pour lutter contre les drogues au volant au Luxembourg.

L'approche préconisée s'inscrit donc dans un contexte d'harmonisation et de cohérence de la politique en matière de lutte contre la conduite sous l'influence de stupéfiants au plan international et, à plus forte raison, entre des pays qui disposent de frontières communes.

A relever que le Ministère de la Santé, en l'occurrence, le département de toxicologie du Laboratoire National de Santé, a marqué son accord avec l'adaptation proposée de la législation actuelle, tout en soulignant que les nouveaux seuils qu'il est prévu d'introduire *„sont acceptables et gérables en termes d'instruments et de techniques d'analyse disponibles au niveau national"*.

3. Certaines précisions sont apportées à l'alinéa 2. du paragraphe 4 en ce qui concerne le dépistage de stupéfiants et notamment, le principe de la batterie de tests standardisés qui a été introduit dans notre législation le 1er juillet 2009. Ainsi, s'il existe un indice grave faisant présumer que le conducteur d'un véhicule respectivement un piéton impliqué dans un accident, a consommé des drogues, les membres de la police grand-ducale doivent d'abord constater au moyen d'une batterie de tests standardisés des signes extérieurs confirmant la présomption d'influence de stupéfiants avant de pouvoir soumettre le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive voire à une prise de sang et une prise d'urine. Cependant, il existe des indices graves qui justifient à eux seuls l'exécution du test de la sueur ou de la salive sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés. Il s'agit en l'occurrence des cas suivants:

- si la personne concernée reconnaît avoir consommé des drogues dans les douze heures précédant le test;
- si la personne concernée est en train de consommer des drogues;
- si la personne concernée est en possession de drogues ou de matériel de consommateur.

Par ailleurs, en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus à l'alinéa 10. de l'article 12 paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, il est proposé de ne pas appliquer la batterie de tests standardisés pour des raisons d'organisation et d'efficacité desdits contrôles.

Finalement, en cas d'accident de circulation qui aura causé des dommages corporels, il est fait abstraction de la batterie de tests standardisés, alors que l'application de la batterie de tests standardisés est impraticable pour des raisons de santé.

4. Par ailleurs, il est proposé de compléter l'alinéa 3. du paragraphe 4 afin de parer une lacune dans la procédure de détection des stupéfiants, à savoir l'hypothèse selon laquelle les blessures d'une personne impliquée dans un accident de la circulation font que la consommation de stupéfiants ne peut être détectée que par une prise de sang à effectuer par un médecin.

5. Le texte actuel contient une différence entre les procédures de dépistage d'alcool et de dépistage de stupéfiants, en ce sens que pour soumettre un piéton à un dépistage d'alcool, ce dernier doit présenter un indice grave qu'il se trouve dans un état alcoolique, alors que pour détecter la consommation de stupéfiants un tel indice dans le chef du piéton n'est pas requis.

Pour aligner les deux procédures, ce même article entend reformuler l'alinéa 9. de l'article 12 paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

6. A l'alinéa 10. du même paragraphe 4, la première phrase est remplacée par un nouveau libellé pour préciser sans équivoque que les contrôles sur ordre du Procureur d'Etat peuvent être effectués même en l'absence d'indice grave d'influence de stupéfiants dans le chef d'un conducteur ainsi qu'en l'absence d'accident de la circulation.

7. Par analogie à ce qui est le cas en matière de poursuite de la conduite en état d'ivresse, il est proposé de compléter le même paragraphe 4 par un nouvel alinéa 13. en sorte de pouvoir incriminer spécifiquement la conduite avec signes manifestes d'influence de stupéfiants si aucun taux de présence de stupéfiants dans l'organisme ne peut être établi, que ce soit pour la raison que la personne en cause n'a pas été apte de se soumettre à une telle prise de sang ou qu'elle n'a pu être appréhendé en temps utile par la police et soumis à la prise de sang.

Ad article XI

Il est proposé d'apporter quelques modifications à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

1. A l'instar de ce qui est proposé par l'article II du présent projet de loi en matière de restrictions administratives de l'emploi du permis de conduire, il est proposé d'énoncer de façon limitative les trajets qui peuvent, le cas échéant, être exemptés par voie de modulation d'une interdiction de conduire judiciaire.

Pour le reste, il est renvoyé aux commentaires ad art. II. ci-avant ainsi qu'au tableau synoptique figurant en annexe I de la présente.

2. Le présent projet est mis à profit pour redresser une erreur matérielle qui s'est glissée au niveau de la numérotation des paragraphes.

Ad article XII

La rédaction actuelle de l'article 15 permet uniquement aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises de décerner des avertissements taxés pour les contraventions à la législation sur les transports routiers, tandis que les membres de la Police grand-ducale doivent dresser un procès-verbal pour ces mêmes infractions.

Etant donné que les agents de la Police grand-ducale sont autorisés au même titre que les agents de l'administration des douanes et accises à effectuer des contrôles en matière de législation sur les transports routiers, il convient de donner les mêmes possibilités aux deux corps.

Par ailleurs, les compétences de l'administration des douanes et accises sont couvertes par l'alinéa 2, de sorte que le bout de phrase de l'alinéa premier se rapportant à l'administration des douanes et accises est à supprimer.

En effet, dans le cadre du projet de loi 5366 le Gouvernement avait proposé de modifier l'alinéa premier de l'article 15 par l'ajout du bout de phrase relatif à l'Administration des Douanes et Accises. Dans son avis complémentaire du 6 mars 2007, le Conseil d'Etat avait cependant proposé de laisser l'alinéa premier inchangé et d'ajouter un nouvel alinéa 2 en ce qui concerne l'Administration des Douanes et Accises.

Lors de l'adoption de la loi, la Chambre des Députés a fait sienne la proposition du Conseil d'Etat, mais avait néanmoins procédé à la modification du premier alinéa tel que proposé initialement par le Gouvernement.

L'alinéa 2 couvrant à suffisance les compétences de l'Administration des Douanes et Accises, il convient de supprimer le bout de phrase de l'alinéa premier relatif à cette même administration, tel que proposé par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 6 mars 2007 relatif au projet de loi 5366.

Ad article XIII

La modification de l'article 16 proposée vise à permettre aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises de percevoir une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de leur consignation, alors que la rédaction actuelle autorise uniquement les membres de la Police grand-ducale à faire cela.

En fait, il s'agit ici de rectifier un oubli, alors que l'article 15 permet depuis sa modification en 2007 aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises de décerner des avertissements taxés et l'article 17, paragraphe 1, alinéa 2, point 1), autorise ces mêmes fonctionnaires à immobiliser un véhicule si le conducteur en infraction ne paie pas l'avertissement taxé ni ne règle la somme à consigner.

Il résulte notamment de cette dernière disposition que le législateur avait bien la volonté d'accorder aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises le droit de percevoir des sommes en vue de leur consignation mais avait omis de modifier l'article 16 en conséquence. La consignation n'est d'ailleurs que la suite logique de l'avertissement taxé au cas où la personne en infraction ne veut pas payer ce dernier.

Ad article XIV

L'article XIV de la loi en projet propose d'apporter plusieurs modifications à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

1. La pratique a révélé une impraticabilité en matière d'immobilisation des poids lourds par la police grand-ducale dans le cadre du contrôle du respect des restrictions à la circulation des poids lourds les dimanches et jours fériés, immobilisation prévue par l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 en cas d'omission ou de défaut par le contrevenant non résident respectivement de payer l'avertissement taxé ou de régler la somme à consigner. Le présent article XIV propose de remédier à cette impraticabilité par une approche pragmatique qui permet aux membres de la police grand-ducale de retenir dorénavant les documents de bord du véhicule.

2. Pour remédier à une différence rédactionnelle entre les dispositions relatives aux compétences des membres de la police grand-ducale et celles des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, le même article XIV propose de compléter le paragraphe premier de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens de permettre également à la police grand-ducale d'immobiliser un véhicule sur la voie publique lorsque la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.

3. Il est proposé d'adapter l'alinéa 2 de ce même article 17 paragraphe premier dans le même sens que décrit sous le point 1., afin de conférer aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises les mêmes compétences qu'aux membres de la police grand-ducale.

Ad article XV

La distinction faite au paragraphe 5 de l'article 2 de la loi précitée du 14- février 1955 au sujet des plaques rouges vaut au même titre dans le contexte de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

Ad article XVI

Formule exécutoire.

*

ANNEXES

Version du 13 décembre 2011

ANNEXE I

Modulations des interdictions de conduire judiciaires et des mesures de retrait administratif du permis de conduire

Country	Does the judge have the possibility to adjust the disqualification from driving in order to take into account the particular situation of the driving licence holder?		In case of an administrative withdrawal of the driving licence, do the competent authorities have the possibility to adjust this measure to take into account the particular situation of the driving licence holder?	
	YES	NO	YES	X
AUSTRIA	n.a.	n.a.		n.a.
BELGIUM	X – mostly **for professional reasons** (certain categories, WE …) – code on the driving licence			
BULGARIA		X		X
CROATIA	X – some **social reasons**		n.a.	n.a.
CZECH REPUBLIC		X		X
ESTONIA		X	n.a.	n.a.
FRANCE*	X – very restrictive			X
GERMANY	X – limited to **certain categories** – mostly for **professional reasons** – new driving licence with authorized categories		X – limited to **certain categories** – mostly for **professional reasons** – new driving licence with authorized categories	
HUNGARY	X – in practical **only** for **professional reasons** (category B deleted, only C/D) – code 184 on the driving licence		n.a.	n.a.
ITALY	X – **very restricted** (e.g. 3 hours max for very special reasons, professional)			X
LATVIA		X		X
NETHERLANDS**	X – **hardly used** – not registered nor in the data base neither on the driving licence			X registered in the data base
NORWAY		X		X
PORTUGAL	X **only** for **professional** drivers and for the **first** offence			X

QUEBEC		n.a.	X – only for **professional reasons** – not for **recidivists** – restricted licence issued „permis restreint“	
SLOVENIA		X		X
SPAIN		X	X specific treatment in relation to penalty point system but **only for professional drivers**	
SWEDEN		X	n.a.	n.a.
SWITZERLAND	n.a.	n.a.		X

***FRANCE**

Le „permis blanc“ est la possibilité accordée au juge de fixer des périodes d'autorisation de conduite pour les conducteurs ayant été condamnés à une peine de **suspension** du permis de conduire.

Trois situations sont possibles.

Tout d'abord le juge peut procéder à un **aménagement de la peine**. La conduite sera par exemple autorisée en semaine durant certaines plages horaires, et interdite le week-end.

La peine peut aussi être fractionnée. La suspension ne s'applique alors que certains jours. Par exemple, la suspension est répartie sur plusieurs week-ends précisés par le juge.

Enfin, la peine peut être différée. La suspension ne s'applique dans ce cas pas immédiatement mais à une date fixée à l'avance. Par exemple, la suspension sera appliquée durant les congés du conducteur.

Par ailleurs, il faut savoir que certaines **infractions sont incompatibles avec l'obtention d'un „permis blanc“**. La loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a **supprimé la possibilité pour le juge d'accorder un „permis blanc“ pour les délits routiers les plus graves** comme la conduite sous l'empire d'un état alcoolique (plus de 0,80 gramme d'alcool par litre de sang), la conduite malgré une suspension de permis, le délit de fuite, la conduite après avoir fait usage de produits stupéfiants, ou la mise en danger de la vie d'autrui.

De plus, depuis le 7 décembre 2004, en vertu de l'article R.413-14-1 du code de la route, il est impossible de se voir attribuer un „permis blanc“ par un juge en cas de verbalisation pour un excès de vitesse de plus de 50 km/h au-delà de la vitesse maximale autorisée.

Enfin, il convient de préciser qu'aucun „permis blanc“ ne pourra être accordé à la suite d'une annulation, d'une invalidation ou d'une suspension administrative du permis de conduire. **Seule la suspension judiciaire du permis, c'est-à-dire prononcée par un juge, peut faire l'objet de cet aménagement.** La demande doit être formulée auprès du juge du tribunal correctionnel (pour les délits) ou du tribunal de police (pour les contraventions).

**** NETHERLANDS**

Yes, the judge has this possibilities. He may adjust the disqualification for example by limiting it to the weekends. In practice, this hardly happens because this is hardly enforceable by the police. The person keeps his driving license, on which the weekend-disqualification won't be visible.

The judges may adjust the disqualification to certain categories on the driving licence or specific days of the week (weekend-disqualification). In practice, only the last modulation is used for a very few times the past years.

The adjustment cannot be registered in our central database and there is no national code for this. If a judge chooses to limit the disqualification to the weekend, he sends a letter to the regional police.

An administrative withdrawal is registered in our central database and the driving licence of the person whom it concerns is taken by the police.

*

Version du 13 décembre 2011

ANNEXE II

Réductions de points dans les pays qui ont un système de permis à points comparable à celui du Luxembourg

	Infractions	*France*	*Espagne*	*Allemagne (18 points par accumulation)*	*Luxembourg*	*Modifications proposées*	
						Points	*Amendes*
1)	Conduite – **stupéfiants** Refus de se soumettre au dépistage	6	6	4/7	4	6	= délit, tribunal: 8 jours-3 ans 500-10.000 €
2)	Conduite – **alcoolémie** ≥ 1,2 ‰ Refus de se soumettre au dépistage	6	6	4/7	4	6	= délit, tribunal: 8 jours-3 ans 500-10.000 €
3)	Conduite – alcoolémie 0,8‰ – 1,2‰	6	6	4	2	4	= contravention grave, tribunal 25-500 €
4)	Conduite – alcoolémie 0,5‰ – 0,8‰	6	4	4	2	inchangé	= contravention grave, avertissement taxé: 145 €
5)	Conduite pdt stage, apprentissage, service urgent … alcoolémie 0,2‰ – 0,5‰.	0	4	2	2	inchangé	= contravention grave, avertissement taxé: 145 €
6)	Délit de grande **vitesse**[1]	–	–	–	4	6	= délit, tribunal 8 jours-3 ans 500-10.000 €
7)	Excès vitesse – sur autoroute (130/110 km/h) > 25 km/h[1]	3	2	1-4	2	inchangé	145 €
8)	Excès vitesse – sur autoroute (130/110 km/h) ≤ 25 km/h[1]	1-2	2	1	–	inchangé	49 €
9)	Excès vitesse – hors agglomération (90 km/h) > 20 km/h[1] Excès vitesse – hors agglomération (90 km/h) ≤ 20 km/h[1]	2 1	2 0	1-4 0	2 –	inchangé inchangé	145 € 49 €
10)	Excès vitesse – en agglomération (50 km/h) > 15 km/h[1]	2	2	1-4	2	inchangé	145 €
11)	Excès vitesse – en agglomération (50 km/h) ≤ 15 km/h[1]	1	0	0	–	inchangé	49 €
12)	Homicide involontaire	6	0	5	6	inchangé	tribunal
13)	Coups et blessures involontaires	6	0	5	4	inchangé	tribunal
14)	Délit de fuite	6	0	7	4	inchangé	tribunal
15)	Interdiction de **dépassement** Dépassement dangereux	3	4	3/4	2	à ajouter dépassement à droite	145 €
16)	Accélération sur le point d'être dépassé	2	4	0	–	inchangé	74 €
17)	Franchissement ligne continue	3	–	0	–	inchangé	74 €
18)	**Circulation en sens interdit**[2]	4	3	0	–	2	145 €
19)	Marche arrière ou demi-tour sur autoroute	4	4	4/7	2	inchangé	145 €

	Infractions	*France*	*Espagne*	*Allemagne (18 points par accumulation)*	*Luxembourg*	*Modifications proposées*	
						Points	*Amendes*
20)	Circulation sur une bande de terrain ou un raccordement reliant les chaussées d'une autoroute, (en France bande d'arrêt d'urgence)	3	–	2	2	inchangé	145 €
21)	Inobservation d'un signal de **priorité**[3] Inobservation des feux rouges	4	4	3	2	inchangé	145 €
22)	Non-respect de la priorité (intersections, piétons, cyclistes, …)	4	4	4	2	inchangé	145 €
23)	Changement important de direction sans avertissement préalable	3	0	–	–	inchangé	49 €
24)	Non-respect **interdistances** entre véhicules	3	3	1-4	–	2	145 € (au lieu de 74 €)
25)	Défaut de mesures de sécurité en cas d'**immobilisation**	–	–	2	2	inchangé	145 €
26)	Conduite d'un véhicule dont la masse en charge excède de plus de 10% la **masse maximale** autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur	0	–	1-3	4	inchangé	145 €
27)	**Pneus**	0	–	3	2	inchangé	145 €
28)	Refus d'obtempérer, d'immobiliser le véhicule, …	6	4	3	2	inchangé	145 €
29)	Défaut du port de la **ceinture** de sécurité Défaut de siège enfant adapté	3	3	1	1	2	145 € (au lieu de 49 €)
30)	Non-port du casque de sécurité	3	–	1	1	2	145 € (au lieu de 49 €)
31)	téléphone au volant	2	3	1	–	1	74 €
32)	Transport, détention d'un appareil destiné à déceler ou perturber les contrôles de vitesse	2	6	4	–	inchangé	= délit, tribunal: 8 jours-1 an 251-5.000 €
33)	Conduite sans permis de conduire valable	6	4	6	4	inchangé	= délit, tribunal: 8 jours-3 ans 500-10.000 €
34)	Défaut d'assurance	0	–	–	4	inchangé	tribunal
35)	Conduite sans contrôle technique valable	0	–	1-2	2	inchangé	145 €
36)	Défaut d'immatriculation régulière	0	–	1-2	2	inchangé	145 €

1 2e infraction (excès > 50% et ≥ 20 km/h) avant 3 ans à partir de la 1re infraction (contravention grave ou délit en matière de vitesse)

2 „Accès interdit" (C, 1a)

3 „Cédez le passage", „Arrêt"

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi vise à apporter plusieurs modifications à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière, modifications qui ont pour objectif de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière.

Il a également comme objet de

– modifier certaines dispositions relatives aux plaques rouges
– créer la base légale permettant au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile
– créer la base légale pour permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg
– créer la possibilité, dans le cas de la transcription, au nom d'un propriétaire résidant au Grand-Duché de Luxembourg, d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique européen, de renoncer sous certaines conditions au contrôle technique.

Finalement, le présent projet de loi a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées par la pratique.

Il convient de noter que le projet de loi n'aura aucun impact financier.

6399/01

N° 6399[1]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(27.2.2012)

Le projet de loi sous avis a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

Le projet de loi sous avis s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière impliquant une adaptation et un renforcement des mesures pour lutter efficacement contre l'insécurité routière, le but étant d'adapter la législation nationale à la réalité des faits. Dans cette perspective, en plus d'effectuer des modifications textuelles pour se conformer à la pratique et corriger des incohérences textuelles secondaires, les points principaux du présent projet de loi sont les suivants:

– révision du barème des infractions routières à travers un durcissement des sanctions applicables à certaines infractions considérées comme étant à l'origine d'accidents graves de la route. Il s'agit de la vitesse excessive, la conduite sous l'emprise d'alcool ou de drogues, le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque de protection;
– modification, à l'instar de la législation belge, des dispositions relatives au dépistage de stupéfiants et adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est considérée comme une infraction;
– réagencement des mesures de retrait administratif et judiciaire du permis de conduire;
– possibilité d'immatriculation de véhicules au nom de personnes non résidentes au Luxembourg;
– attribution des compétences de délivrance et retrait des plaques rouges au Ministre des transports;
– possibilité pour le ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile.

La Chambre de Commerce accueille favorablement la volonté des auteurs du projet de loi sous avis de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière et note leur volonté de s'aligner sur ce qui est pratiqué dans les autres Etats membres.

Elle souscrit particulièrement à la possibilité pour le juge d'apprécier au cas par cas des dérogations à l'interdiction de conduire suite au retrait du permis de conduire, notamment pour permettre l'exercice d'une activité professionnelle et la garde des enfants.

Concernant la possibilité d'immatriculation de véhicules pour des personnes non résidentes au Luxembourg, la Chambre de Commerce souhaite attirer l'attention des auteurs sur le fait que des

sociétés détournent cette possibilité et offrent leurs services pour permettre à des personnes physiques et morales domiciliées à l'étranger d'immatriculer leurs véhicules au Luxembourg, et de bénéficier selon les cas de la déductibilité de la TVA et d'une mise en circulation moins coûteuse, sans pour autant apporter leur concours à l'économie luxembourgeoise. La Chambre de Commerce préconise un encadrement très strict de cette possibilité d'immatriculation afin d'éviter tout détournement et usage abusif de la loi.

La Chambre de Commerce s'interroge également de la légalité de la peine infligée sans preuve scientifique de la prise de substances illicites, et craint un renversement de la charge de la preuve en la matière, notamment dans l'hypothèse d'une prise de médicament ayant des effets sur le comportement d'un individu.

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

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver le projet de loi sous avis.

6399/02

N° 6399[2]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(19.3.2012)

Par sa lettre du 30 janvier 2012, Monsieur le Ministre du Développement Durable et des Infrastructures a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

La Chambre des Métiers relève qu'afin de renforcer la lutte contre l'insécurité routière, il est prévu d'apporter plusieurs modifications à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Ainsi, outre un réagencement des mesures de retrait, tant administratif que judiciaire, du permis de conduire, le projet de loi sous avis prévoit la modification des dispositions relatives au dépistage de stupéfiants, mais également une révision du barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points.

La Chambre des Métiers constate qu'à ce dernier égard, l'accent est mis notamment sur la vitesse excessive, la conduite sous l'emprise d'alcool, de drogues ou de médicaments ainsi que sur le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque de protection, infractions réputées être à l'origine des accidents „graves" de la route.

Par ailleurs, il convient de noter que le projet sous avis vise à modifier certaines dispositions relatives aux plaques rouges, mais aussi à créer une possibilité de renonciation, sous certaines conditions, au contrôle technique, et ce dans le cas d'une transcription, au nom d'un propriétaire résidant au Grand-Duché, d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen.

A côté de cela, le projet de loi sous rubrique a également pour objet de fournir une base légale au Ministre ayant les Transports dans ses attributions afin de pouvoir autoriser l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile, de même que l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas y justifier d'une adresse valable.

Enfin, il est à noter que le projet sous avis tend à redresser certaines imperfections textuelles qui ont pu être révélées en pratique.

La Chambre des Métiers n'a pas d'observations particulières à formuler par rapport au projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 19 mars 2012

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Paul ENSCH

Le Président,
Roland KUHN

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6399/03

N° 6399[3]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

sur le projet de loi et sur le projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

(27.3.2012)

Par lettre du 26 janvier 2012, M. Claude Wiseler, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le projet de loi ainsi que le projet de règlement grand-ducal sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés.

1. Conformément à la déclaration gouvernementale de 2009, *„le Gouvernement est déterminé à continuer sa politique en matière de sécurité routière. Depuis 2001, le Luxembourg a réussi à diminuer le nombre des accidents mortels de 50% en alternant les mesures préventives et répressives qui doivent être poursuivies"*.

2. Les présents projets de loi et de règlement grand-ducal se situent dans la lignée de cette politique gouvernementale.

1. Le projet de loi en cause

3. Le présent projet de loi vise à apporter plusieurs modifications à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière, modifications qui ont pour objectif de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière.

4. Parmi les mesures préconisées, il y a lieu de mentionner:

a) la révision du barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points; à cet égard, l'accent est mis sur les infractions qui sont réputées être à l'origine des accidents graves de la route, en l'occurrence, la vitesse excessive (délit de grande vitesse), la conduite sous l'emprise d'alcool, de drogues ou de médicaments ainsi que le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque de protection.

   Le barème est complété par sept nouvelles infractions, à savoir:

   o l'excès de vitesse donnant lieu au retrait immédiat du permis de conduire par la Police grand-ducale;

- o l'inobservation du signal routier „Accès interdit";
- o l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins deux secondes entre des véhicules circulant en dehors d'une agglomération;
- o le téléphone au volant (trois types d'infractions).

Les infractions énumérées ci-après (article 2bis, paragraphe 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée) donnent lieu aux réductions de points indiquées (en rouge le retrait de points proposé, entre parenthèses le retrait de points actuel):

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	**6** (4)
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis (délit de grande vitesse)	**6** (4)
4)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	**4** (2)
5)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	**4** (2)
6)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
7)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
8)	le délit de fuite	4 points
9)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	**4** (2)
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 4) ci-avant	2 points

14)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
15)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
16)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
17)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
18)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
19)	**l'inobservation d'un signal C, 1a „Accès interdit"**	**2 points**
20)	**l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération**	**2 points**
21)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé au couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
22)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6 ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
23)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	**2** (1)
24)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	**2** (1)
25)	– **l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection** – **le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement** – **l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication**	**1 point**

b) la modification des dispositions relatives au dépistage de stupéfiants dont notamment l'adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est considérée comme infraction

Le tableau avec les nouveaux seuils légaux (en rouge, les seuils proposés, entre parenthèses les seuils actuels) à partir desquels la conduite d'un véhicule routier en présence des substances visées, est érigée en infraction, en y introduisant des seuils plus bas.

Substance	*Taux (ng/mL)*	
THC	**1**	(2)
Amphétamine	**25**	(50)
Méthamphétamine	**25**	(50)

Substance	*Taux (ng/mL)*	
MDMA	**25**	(50)
MDA	**25**	(50)
Morphine (libre)	**10**	(20)
Cocaïne	**25**	(50)
Benzoylecqonine	**25**	(50)

Selon l'exposé des motifs, il s'agit d'aligner les seuils actuels à ceux figurant dans la récente législation belge qui, en son temps, a servi de base pour la mise en place du cadre légal pour lutter contre les drogues au volant au Luxembourg.

L'approche préconisée s'inscrit ainsi, selon l'auteur, donc dans un contexte d'harmonisation et de cohérence de la politique en matière de lutte contre la conduite sous l'influence de stupéfiants au plan international et, à plus forte raison, entre des pays qui disposent de frontières communes.

Il y a lieu de noter qu'une des modifications prévues au paragraphe 4, première phrase de l'alinéa 10 de l'article 12 prévoit que „même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident, le Procureur d'Etat peut requérir les membres de la Police grand-ducale de soumetre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés sous le point 2[1].“

Ce texte est le corollaire de l'article 12, paragraphe 3, point 8 en ce qui concerne l'état alcoolique d'une personne qui conduit un véhicule ou un animal, même en l'absence de tout indice grave et en l'absence d'accident.

c) le réagencement des mesures de retrait administratif et judiciaire du permis de conduire

En ce qui concerne les trajets exceptés de l'interdiction de conduire prononcée par le juge le paragraphe 1ter de l'article 13 est reformulé comme suit:

„1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après.

1) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

2) le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,

3) le trajet effectué par la personne concernée pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec elle, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.“

4bis. En ce qui concerne l'hypothèse sous le point 2, la CSL est d'avis qu'il faudra remplacer le texte par celui prévu à l'article 93 du Code de la sécurité sociale alors que l'expression „le trajet le plus court“ n'est souvent pas compatible avec les nécessités de la vie quotidienne et risque par ailleurs de donner lieu à des divergences d'interprétations et un engorgement des tribunaux chargés d'interpréter le texte. Pour éviter un tel scénario, la CSL propose par conséquent d'aligner le texte figurant sous le point 2 à l'article 93 du Code de la sécurité sociale en lui donnant la teneur suivante:

„2) le trajet d'aller et de retour

– entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où l'assuré se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail,

---

1 L'article 12, paragraphe 4, point 2 est de la teneur suivante:

„Sil existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui aura conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'nfluence d'une des substances prévues sous 1., les membres de la Police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées sous 1., et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la Police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la Police grand-ducale.“

– ***entre le lieu du travail et le restaurant, la cantine ou, d'une manière plus générale, le lieu où l'assuré prend habituellement ses repas.***

Ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec l'assuré, auprès d'une tierce personne à laquelle il est obligé de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation.“

5. A part les modifications plus substantielles figurant sous les points a), b) et c) ci-avant, le projet de loi a également comme objet de

– modifier certaines dispositions relatives aux plaques rouges
– créer la base légale permettant au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile
– créer la base légale pour permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg
– créer la possibilité, dans le cas de la transcription, au nom d'un propriétaire résidant au Grand-Duché de Luxembourg, d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique européen, de renoncer sous certaines conditions au contrôle technique.

2. Le projet de règlement grand-ducal

6. Le présent projet de règlement grand-ducal vise à modifier le catalogue des avertissements taxés qui figure en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 émargé, pour tenir compte des modifications introduites dans le projet de loi émargé ci-avant modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques par le projet de loi afférent en instance de procédure.

7. En conséquence, l'objet du présent projet de règlement grand-ducal est d'adapter le catalogue des avertissements taxés en augmentant le nombre de points à retirer pour celles des infractions précitées qui donnent lieu à un avertissement taxé.

8. En ce qui concerne l'ensemble des infractions en relation avec le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque de protection ainsi que le non-respect des inter-distances entre véhicules, il est proposé de procéder à une augmentation concomitante du montant de la taxe à payer en cas d'infraction. A relever à cet égard que la loi en projet précitée, vise à ériger ces infractions en contraventions graves.

9. Le catalogue des avertissements taxés qui figure en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, est modifié comme suit (les modifications figurant en couleur rouge, entre parenthèses, les anciens tarifs/points):

I. A la rubrique 107, l'infraction 05 est remplacée par le libellé suivant:

„Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	*II*	*III*	*IV*	
107 -05	– „Accès interdit“				145	**2**“

II. A la rubrique 115+116, l'infraction 01 est remplacée par le libellé suivant:

„Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	*II*	*III*	*IV*	
115 + 116 -01	Défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police, chargés de contrôler la circulation				145	2“

III. A la rubrique 141, l'infraction 02 est remplacée par le libellé suivant:

„Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	*II*	*III*	*IV*	
141 -02	Défaut pour les conducteurs d'un véhicule automoteur, qui circulent en dehors d'une agglomération, de maintenir entre eux une distance intervéhiculaire d'au moins 2 secondes				**145** (74)	**2** (1)“

IV. La rubrique 160bis est remplacée par le libellé suivant:

„Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	*II*	*III*	*IV*	
160bis -01*	Défaut pour les passagers adultes de véhicules routiers automoteurs d'utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité				**145** (49)	
-02	Transport d'une personne mineure dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, sans utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité				**145** (49)	
-03*	Défaut pour les enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis d'utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité dans les véhicules des catégories M2 et M3				**145** (49)	
-04	Défaut pour le conducteur d'un véhicule routier automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire				**145** (49)	**2** (1)
-05*	Défaut pour un candidat au permis de conduire ou un passager adulte d'un véhicule routier automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire				**145** (49)	

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	*II*	*III*	*IV*	
-06	Transport d'une personne mineure dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire				**145** (49)	**2** (1)
-07*	Défaut pour les enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire dans les véhicules des catégories M2 et M3				**145** (49)	
-08	Transport d'un enfant de moins de 3 ans dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, autrement que placé dans un dispositif de retenue spécial homologué				**145** (49)	**2** (1)
-09	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule des catégories M1, N1, N2 et N3, dans un motor-home ainsi que dans un véhicule des catégories L2, L5, L6 et L7 muni d'une carrosserie, autrement que placé dans un dispositif de retenue spécial homologué				**145** (49)	**2** (1)
-10	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule des catégories M1 et N1 ainsi que dans un motor-home, lorsqu'il s'agit d'un transport occasionnel de courte distance de 5 personnes au maximum, y compris le conducteur, et qu'un nombre suffisant de dispositifs de retenue spéciaux n'est pas disponible, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation				**145** (49)	**2** (1)
-11	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm à l'arrière d'un véhicule des catégories M1 et N1 ainsi que d'un motor-home, si en raison d'un manque d'espace, l'installation d'un troisième dispositif de retenue spécial n'y est pas possible, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire				**145** (49)	**2** (1)

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	*II*	*III*	*IV*	
-12	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un taxi, à défaut de dispositif de retenue spécial, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation				**145** (49)	**2** (1)
-13	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm et dont le poids dépasse 36 kg dans un véhicule des catégories M1, N1, N2 et N3, dans un motor-home ainsi que dans un véhicule des catégories L2, L5, L6 et L7 muni d'une carrosserie, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation				**145** (49)	**2** (1)
-14	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule routier automoteur, à défaut de ceintures de sécurité, autrement que sur une place qui ne fait pas partie de la rangée avant				**145** (49)	
-15	Transport d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial non réglementaire				**145** (49)	**2** (1)
-16	Transport non réglementaire d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial				**145** (49)	**2** (1)
-17	Transport d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial aménagé en sorte que l'enfant qui y prend place est tourné vers l'arrière, sur une place équipée d'un coussin gonflable de type frontal, sans que le coussin gonflable n'ait été désactivé de façon manuelle ou automatique				**145** (49)	**2** (1)"

V. A la rubrique 170bis, les infractions 02 à 04 sont remplacées par le libellé suivant:

„Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	*II*	*III*	*IV*	
170bis -02	Utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection			**74**		**1** (0)

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	*II*	*III*	*IV*	
-03	Fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement			**74**		**1** (0)
-04	Utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication			**74**		**1** (0)"

10. Sous réserve de la remarque formulée sub 4bis, notre Chambre a l'honneur de vous communiquer qu'elle marque son accord aux projets de loi et de règlement grand-ducal cités sous rubrique.

Luxembourg, le 27 mars 2012

Pour la Chambre des salariés,

La Direction,
René PIZZAFERRI
Norbert TREMUTH

Le Président,
Jean-Claude READING

6399/04

N° 6399[4]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE AU MINISTRE DU DEVELOPPEMENT DURABLE ET DES INFRASTRUCTURES

(2.4.2012)

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 30 janvier 2012, vous avez bien voulu saisir la Chambre d'Agriculture pour avis sur le projet de loi sous rubrique.

La Chambre d'Agriculture a analysé le projet loi dont question en assemblée plénière du 23 mars 2012.

Le projet de loi sous avis a pour but d'adapter la législation actuelle à la réalité des faits pour renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière. Cet objectif ne pouvant que trouver l'approbation de notre chambre et les modifications législatives pour l'atteindre nous semblant nullement exagérées, la Chambre d'Agriculture n'a pas d'observations particulières à formuler quant aux articles du projet.

En conséquence, la Chambre d'Agriculture ne peut qu'approuver le projet de loi sous avis.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments distingués.

Le Secrétaire général,
Pol GANTENBEIN

Le Président,
Marco GAASCH

6399/05

N° 6399[5]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(23.10.2012)

Par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 1er février 2012, le Conseil d'Etat fut saisi du projet de loi sous objet qui a été élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Au texte du projet de loi proprement dit étaient joints un exposé des motifs et un commentaire des articles, complétés par deux annexes, ainsi qu'une fiche financière et une fiche d'évaluation d'impact.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'Etat par dépêche du 19 mars 2012, celui de la Chambre des métiers par dépêche du 2 avril 2012 et ceux de la Chambre des salariés et de la Chambre d'agriculture par deux dépêches du 17 avril 2012.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Aux termes de l'exposé des motifs, 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.

Un premier train de modifications concerne:

– 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'adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est sanctionnée sur le plan pénal;
– l'adaptation des dispositions légales en matière d'interdiction de conduire judiciaire et de retrait administratif du permis de conduire.

Une deuxième série de modifications a pour objet:

– de modifier le cadre légal des plaques minéralogiques, modification dont l'aspect rédactionnel requiert une adaptation du libellé de la loi modifiée du 6 mai 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules;
– de mettre à jour les interventions du ministre ayant les Transports dans ses attributions – autorisations administratives et pouvoir réglementaire − en matière d'emploi de plaques ou de signes spéciaux pour la mise en circulation, voire le maintien en circulation de certains véhicules;

– de créer les conditions légales pour l'immatriculation au Luxembourg de véhicules au nom de personnes qui n'y ont pas leur résidence normale;
– de supprimer l'obligation pour les ressortissants d'autres Etats membres de l'Union européenne de devoir présenter leur véhicule au contrôle technique en cas d'établissement de leur résidence normale au Luxembourg.

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

Alors que les modifications projetées n'ont guère de lien entre elles, mais qu'elles se présentent sous forme d'un grand rapiéçage impliquant plusieurs articles de la loi précitée du 14 février 1955, le Conseil d'Etat entend examiner une à une les modifications projetées.

La façon de subdiviser le projet de loi ne répond pas aux errements usuels.

En effet, les articles sont à numéroter en chiffres cardinaux arabes. Lorsque le dispositif a cependant pour seul objet d'opérer des modifications à plusieurs actes, il est exceptionnellement fait usage d'articles numérotés en chiffres romains regroupant chacun l'ensemble des modifications qui se rapportent à un même acte et de spécifier ensuite toutes les modifications relatives à un même acte en les numérotant de la manière suivante: 1°, 2°, 3° … Cette numérotation n'est toutefois admise que si le nombre de ces modifications est peu important.

Voilà pourquoi le Conseil d'Etat préconise d'abandonner les deux sous-titres renvoyant aux deux lois à modifier et de numéroter les articles dans une seule séquence par des chiffres arabes[1]. Par ailleurs, lorsqu'un article est subdivisé en paragraphes, la numérotation des paragraphes se fait par des chiffres cardinaux arabes placés entre parenthèses.[2]

Dans ce même ordre d'idées, le Conseil d'Etat note que la subdivision interne varie d'un article à l'autre. Il prend pour témoin les articles 2*bis* (subdivisé en paragraphes), 6 (subdivisé en deux points a) et b)) ou encore l'article 13 (subdivisé en paragraphes rappelant la numérotation des alinéas que comportent certains paragraphes de l'article 12). Il invite les auteurs du projet de loi à revoir ces subdivision et numérotation dans le sens d'une présentation plus homogène du texte de la loi.

*

EXAMEN DES ARTICLES

Préambule

Contrairement aux usages légistiques, les auteurs ont proposé un préambule au projet de loi qui ne doit cependant être ajouté qu'en fin de la procédure législative, alors qu'il n'appartient pas au Gouvernement d'anticiper ni sur la décision de la Chambre des députés d'adopter la loi en projet ni sur la décision de la Chambre des députés et celle du Conseil d'Etat concernant la forme de cette adoption telle que prévue à l'article 59 de la Constitution.

Le document parlementaire *n° 6399* reproduit d'ailleurs la forme correcte du projet de loi.

Article Ier

La possibilité que le ressort des Transports soit intégré dans un département ministériel avec d'autres ressorts, comme tel est le cas dans le Gouvernement en place, amène les auteurs à proposer de façon générale le remplacement des termes „ministre des Transports" figurant à nombre d'endroits dans la loi de 1955 par „ministre ayant les Transports dans ses attributions".

Le Conseil d'Etat ne voit pas d'objection de principe à ce changement, surtout que la nouvelle façon de libeller la fonction du ministre du ressort répond davantage aux exigences de l'article 76 de la Constitution.

Il y aurait toutefois lieu de retenir à la première mention du ministre que par après celui-ci pourra être désigné par la formule abrégée, conformément aux usages légistiques ayant cours. Le Conseil d'Etat propose par conséquent de désigner à la phrase introductive du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi précitée de 1955 le ministre du ressort visé par les termes „le ministre ayant les Transports dans

1 Cf. Marc Besch: „Traité de légistique formelle" (rubriques (78), (79) et (208)), Conseil d'Etat, Luxembourg, 2005.
2 Cf. *op. cit.*, rubrique (89).

ses attributions, désigné ci-après „le ministre“ “, tout en se limitant au seul mot „ministre“ aux endroits consécutifs de la loi où il est fait référence au membre du Gouvernement en question.

Article II

Sauf que la phrase introductive de l'alinéa 1er du paragraphe 1er tient compte de la modification générale énoncée sous l'article Ier, le texte proposé en reste inchangé par rapport au libellé actuel.

Conformément à son observation à l'endroit de l'article Ier, le Conseil d'Etat propose d'écrire „Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre“ “.

La disposition que la compétence de délivrer les permis de conduire appartient au ministre du ressort et à son délégué se heurte aux dispositions de l'article 76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc d'organiser son Gouvernement. Il n'est dès lors pas permis au législateur d'organiser au sein du pouvoir exécutif des délégations d'un membre du Gouvernement à un fonctionnaire qui, d'après l'arrêté grand-ducal du 22 décembre 2000 concernant les délégations de signature par le Gouvernement, sont d'ailleurs limitées, conformément à l'intitulé de l'arrêté grand-ducal à des délégations de signature susceptibles d'être accordées en matière administrative et financière, sans pouvoir jamais porter sur des actes réglementaires, d'une part, ou impliquer une délégation de compétence, d'autre part. En disposant que les permis de conduire peuvent être délivrés par le délégué du ministre du ressort, la disposition légale porte sur l'organisation interne du Gouvernement et emporte en plus une délégation de compétence qui n'est pas voulue par le pouvoir exécutif aux termes de l'arrêté grand-ducal précité du 22 décembre 2000. Le Conseil d'Etat doit dès lors s'opposer formellement au maintien des mots „ou son délégué“ dans le texte soumis à son avis.

En maintenant dans la phrase introductive précitée de l'article 2 de la loi de 1955 la suppression des termes „restreindre leur validité“, le texte est redondant par rapport à la nouvelle disposition que les auteurs du projet entendent introduire grâce au paragraphe 2 de l'article II sous examen.

Quant à ce paragraphe 2, il a pour objet, parallèlement à une modification similaire de l'article 13 de la loi précitée de 1955 (cf. Art. XI du projet de loi), de restreindre la portée des limitations que le ministre, voire le juge peuvent apporter au droit de conduire. L'approche actuelle a sans conteste pour elle l'avantage d'une très grande flexibilité permettant de tenir compte, en relation avec chaque cas d'espèce, des circonstances particulières où la mesure administrative ou la sanction pénale consistant dans une privation du droit de conduire est censée sanctionner un comportement ou acte répréhensible, sans pour autant entraver outre mesure l'activité professionnelle, voire la vie familiale du conducteur concerné. Or, l'impression standardisée des permis de conduire qui va de pair avec leur gestion électronique ne permet pas de maintenir pareille flexibilité, surtout que la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire (refonte) „prévoit à son annexe 1 relative au modèle communautaire du permis de conduire“ qu'un nombre limité de codes permettent d'ajouter sur le permis „sous forme codifiée“ des mentions additionnelles ou restrictives. Le Conseil d'Etat fait remarquer que dans la mesure où le cadre est fixé par la directive (cf. annexe, page 2 du modèle, sous a) - 12)), il y a lieu de veiller à la concordance des textes nationaux de transposition avec les exigences de l'acte législatif européen afin surtout d'éviter que les codes relatifs à l'usage restreint d'un permis de conduire ou à sa validité limitée à certaines catégories de véhicules puissent être respectées. Par ailleurs, les points 13 et 14, sous a) de la page 2 du modèle du permis européen sont censés garantir que d'autres mentions à connotation purement nationale pourront être inscrites. Le Conseil d'Etat invite dès lors les auteurs à revoir à ces fins le texte figurant sous les points 1, 2 et 3 du paragraphe 2.

Comme annoncé lors de l'examen du paragraphe 1er, le Conseil d'Etat estime que dans la mesure où le nouvel alinéa qu'il est proposé d'insérer au paragraphe 1er de l'article 2 de la loi de 1955 règle avec précision la façon de restreindre la validité d'un permis de conduire, il y a lieu de supprimer dans la phrase introductive de l'alinéa 1er du même paragraphe les termes „restreindre leur validité“.

La phrase introductive du nouvel alinéa en projet aura à son tour avantage à se lire comme suit:

„Le ministre peut en outre restreindre l'usage d'un permis de conduire à certaines catégories de véhicules, à certains trajets ou à des emplois autrement limités et énumérés ci-après:

1) …

2) …

…

sans préjudice …“

La modification prévue au paragraphe 3 ne donne pas lieu à observation quant au fond. Le Conseil d'Etat propose toutefois de ne pas faire référence à un règlement grand-ducal qui fixerait les conditions d'utilisation des plaques rouges, mais de compléter comme suit la phrase formant l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955:

„Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers, aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation sont délivrés et retirés par le ministre.“

Les modifications reprises sous le paragraphe 4 de l'article sous examen ne donnent pas lieu à observation.

Article III

Selon le commentaire des articles, les auteurs du projet de loi projettent de modifier le tableau des infractions routières qui, selon le dispositif légal en place, sont susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points. D'une part, ils prévoient de compléter ce tableau par sept infractions nouvelles. D'autre part, ils entendent augmenter le nombre de points retirés en cas d'ivresse ou d'influence d'alcool, voire de consommation de drogues ou de prise excessive de médicaments, en cas de délit de grande vitesse, ainsi qu'en l'absence de port de la ceinture ou du casque de protection.

Alors qu'il s'agit de la première modification en substance de la législation sur le permis à points après les adaptations ponctuelles introduites par la loi du 18 septembre 2007, il aurait été intéressant de connaître le bilan de ce nouveau régime de sanction visant en particulier les conducteurs multirécidivistes. Certes, le commentaire des articles rappelle que la vitesse et l'alcool sont les principales causes présumées des accidents. Il précise en outre que le nombre des infractions recensées en matière d'excès de vitesse et d'alcool au volant est en augmentation sans toutefois analyser si cette augmentation tient au comportement des usagers de la route ou si elle est le résultat d'une présence plus fréquente et plus visible de la police sur les routes, voire d'une organisation des contrôles davantage ciblée sur les infractions présumées à l'origine des accidents graves. Le constat que le nombre des récidivistes est en hausse soulève d'ailleurs la même interrogation. Le commentaire de l'article III signale encore que 50% des points retirés sont perdus à la suite d'un excès de vitesse, 14% à cause de l'alcool au volant (sans précision que par abus d'alcool il faut comprendre des ivresses au volant ou des cas relativement plus bénins d'influence d'alcool) et que 5% des points sont perdus à cause du port défaillant de la ceinture de sécurité. Le commentaire reste muet sur la prise en compte de la pondération du nombre de points retirés par type d'infraction en relation avec les pourcentages indiqués.

Enfin, il apparaît hasardeux de vouloir comparer le système luxembourgeois à des systèmes étrangers de permis à points sous le seul angle de vues du nombre des points retirés par infraction en dehors d'une analyse comparative globale tenant compte des différences structurelles et méthodologiques des systèmes légaux considérés.

En l'absence d'un argumentaire plus étoffé, étayé par une analyse plus poussée des données chiffrées sur l'application du système indigène du permis à points, le Conseil d'Etat ne se voit pas en mesure d'apprécier le bien-fondé de la démarche lui soumise.

Il tient à rappeler que le système en place répond à une logique conceptuelle claire et cohérente. Actuellement, une seule infraction, l'homicide involontaire commis en matière de circulation routière, est sanctionnée par un retrait de 6 points. Les condamnations pour les autres délits en matière de circulation emportent un retrait de 4 points. Les contraventions graves retenues dans une décision judiciaire ou ayant fait l'objet d'un avertissement taxé font perdre 2 points. Enfin, le défaut de porter la ceinture de sécurité ou le casque de protection se solde par la perte d'un point.

Il est à craindre que l'approche préconisée par les auteurs du projet de loi ne rompe avec ce concept et ne détruise pour partie la logique inhérente au régime légal actuel, sans que les auteurs livrent pour autant les motifs justifiant leur démarche et sans que les modifications laissent transpercer une nouvelle logique compréhensible pour l'usager de la route.

Le Conseil d'Etat croit pouvoir interpréter les modifications projetées comme une tentative de renforcer le caractère dissuasif du permis à points notamment en relation avec des infractions caractérisées

soit par leur intervention fréquente, soit par la gravité de leurs conséquences relevées par l'accidentologie. Or, faut-il rappeler que c'est moins le caractère de la peine susceptible d'être encourue que le risque d'être trouvé en faute qui exerce l'effet dissuasif recherché? Aussi l'intensification des contrôles routiers sous forme d'une présence spatiale et temporelle ciblée des unités de la police de la route devrait-elle avoir la priorité dans la lutte contre l'insécurité routière.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat déplore ne pas disposer des données statistiques utiles pour pouvoir évaluer le taux des hypothèses faisant perdre des points pour deux ou plusieurs infractions constatées en une seule fois. En effet, les dispositions de l'alinéa 5 du paragraphe 1er de l'article 2*bis* de la loi de 1955 limitent à respectivement 6 et 8 le nombre de points qu'un contrevenant peut perdre en une seule fois.

Dans les conditions données, le Conseil d'Etat recommande vivement de maintenir un système de retrait des points où toute condamnation pour un délit routier entraîne la perte de 4 points, les contraventions graves continuant par ailleurs à être sanctionnées par la perte de 2 points.

Le Conseil d'Etat recommande encore en relation avec le libellé des rubriques 2, 10, 11 et 12 d'écrire, à l'instar du texte retenu par ailleurs, „propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal" pour rester en phase avec la rédaction de l'article 12.

Les auteurs manquent, en outre, d'expliquer pourquoi ils entendent affecter d'une perte de 4 points la contravention grave inscrite à la rubrique 4 du nouveau tableau. Ou bien, le fait de rouler à une vitesse de plus de 50% supérieure aux limites réglementaires applicables est considéré comme délit, et alors la perte de 4 points répond à la logique retenue par ailleurs en la matière. Ou bien, cette infraction est considérée comme contravention grave, conformément à la proposition de modification afférente de l'article 7 de la loi de 1955 (cf. article VIII du projet de loi), et alors le nombre de points à retirer devrait en toute conséquence se limiter à 2.

Comme indiqué plus haut, la concordance du système pénal applicable en matière de circulation routière exige que le niveau des peines pénales et le nombre de points perdus restent en phase et s'appliquent de façon cohérente à l'ensemble des délits et des contraventions graves.

Les rubriques 10, 11 et 12 ayant trait à des contraventions en matière d'alcool au volant innovent par rapport aux dispositions actuelles. En effet, le tableau en vigueur distingue en ses rubriques 8 et 9 les infractions déterminées à l'article 12 de la loi de 1955 ayant trait à la lutte contre l'alcool au volant. Les délits sont sanctionnés par une perte de 4 points et les contraventions graves par une perte de 2 points.

Le projet de loi entend ne rien changer au libellé de la rubrique 8 relative aux délits et reprise comme rubrique 2 au nouveau tableau, mais de l'assortir d'une perte de 6 points. Le Conseil d'Etat rappelle ses critiques quant au changement projeté de la pondération en question.

Quant aux contraventions graves, le libellé de la rubrique 9 du tableau actuel est modifié, de toute apparence, pour tenir compte des changements que la loi du 18 septembre 2007 a apportés à l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955. Les infractions prévues aux points 4, 5 et 6 de ce paragraphe sont qualifiées de contraventions graves. C'est dire que constituent des contraventions graves les alcoolémies d'au moins 0,5 g et inférieures à 1,2 g ainsi que, si ce taux n'est pas atteint, la présence de signes manifestes d'influence d'alcool. Il en est de même des personnes mentionnées au point 6 si l'alcoolémie constatée atteint 0,2 g.

De l'avis du Conseil d'Etat, il y a lieu de ne pas non plus rompre avec la logique du tableau actuel dans le contexte sous examen et de fixer de façon générale à 2 le nombre de points perdus intervenant en relation avec des contraventions graves.

En tout état de cause, le Conseil d'Etat marque ses plus vives réticences face à l'intention de retenir un retrait de 4 points pour certaines contraventions graves. Si une infraction, qualifiée de contravention grave ou de contravention, mérite pour des considérations de lutte contre l'insécurité routière le retrait d'un nombre plus important de points, il ne sera que logique d'en changer la qualification en vue d'en faire un délit et d'en adapter en conséquence les peines pénales.

Le libellé des trois rubriques 10, 11 et 12 pourrait en outre être simplifié en remplaçant le texte en question par le libellé suivant:

> „ …) Le fait de commettre comme conducteur ou comme propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal l'une des contraventions graves prévues à l'article 12 … 2 points"

Dans la mesure où le Conseil d'Etat est suivi quant à ses observations à l'endroit de la rubrique 4 du nouveau tableau, il n'est pas nécessaire de changer le libellé de la rubrique 10 du tableau actuel.

L'exposé des motifs et le commentaire des articles III et VIII restent muets sur les raisons qui justifieraient de faire des infractions reprises aux rubriques 19 et 20 du nouveau tableau des infractions routières censées faire perdre des points. Ni quant à l'inobservation du signal C, 1a, ni quant à l'inobservation de respecter un intervalle minimal par rapport au conducteur devançant, le Conseil d'Etat n'est à même d'apprécier le bien-fondé de qualifier désormais ces infractions de contraventions graves. Il reste réservé quant à l'opportunité d'allonger le relevé des infractions donnant lieu à une perte de points, s'il n'est pas établi que les infractions considérées interviennent plus que proportionnellement dans la genèse des accidents de la route, ou sont responsables d'accidents graves. Il donne encore à considérer que, dans le premier des cas, ce seront de toute vraisemblance en particulier les cyclistes qui contreviennent à l'interdiction d'accès signifiée pour le signal C, 1a. En ce qui concerne le deuxième cas, il hésite à suivre les auteurs du projet de loi alors qu'il craint qu'en pratique il ne soit extrêmement difficile pour les instances chargées du contrôle routier ainsi que pour les autorités judiciaires de relever l'infraction, voire de condamner l'auteur. Il estime encore qu'il faudra désigner comme seul responsable de la non-observation de l'intervalle le conducteur qui suit, alors que le libellé proposé conduit à incriminer tant le conducteur qui devance que celui qui suit. Le terme „intervéhiculaire" est inconnu des dictionnaires. Enfin, le texte ne permet pas de dire s'il s'agit de la distance latérale entre deux véhicules ou de celle entre deux véhicules qui se suivent.

Faute d'argumentaire dans l'exposé des motifs et le commentaire des articles, le Conseil d'Etat omet de se prononcer sur la nouvelle qualification comme contravention grave du défaut de porter la ceinture de sécurité ou le casque de protection.

La rubrique 25 est elle aussi nouvellement introduite dans le tableau des infractions susceptibles de donner lieu à un retrait de points. Ici encore, le Conseil d'Etat aurait souhaité une motivation un peu plus explicite quant au bien-fondé de la démarche proposée par les auteurs. Il se demande pourquoi les auteurs ont opté pour intégrer le libellé de trois infractions certes voisines, mais néanmoins différentes sous une même rubrique, contrairement à l'approche des autres infractions reprises dans le tableau. Il recommande enfin de limiter le libellé figurant *in fine* du troisième tiret au texte suivant: „… pendant la communication".

En fin d'examen des modifications qu'il est prévu d'apporter à l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 et au régime légal du permis à points, le Conseil d'Etat voudrait encore attirer l'attention de la Chambre des députés sur l'arrêt prononcé le 6 octobre 2011 par la Cour européenne des droits de l'Homme (affaire *Wagner c/ Luxembourg*). Dans cet arrêt, la Cour a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, empêchant ainsi le propriétaire d'un véhicule, dont la responsabilité pénale se trouvait engagée au titre d'une ordonnance pénale suite à une surcharge de ce véhicule, de pouvoir contester les faits et de se défendre contre le retrait de points. Le Conseil d'Etat aurait souhaité savoir comment il sera dorénavant fait droit aux exigences de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. En effet, pour autant que nécessaire, la modification projetée de l'article 2*bis* de la loi de 1955 pourrait fournir le cadre pour cette éventuelle mise en conformité.

Article IV

Selon le commentaire de l'article sous examen, les modifications projetées ont surtout pour objet de créer une base légale pour permettre, dans des circonstances exceptionnelles, à des personnes qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg, d'y faire immatriculer leurs véhicules, d'une part, et pour autoriser le ministre du ressort à créer des signes d'identification spéciaux pour des véhicules admis à la circulation sans être régulièrement immatriculés, d'autre part. Il est en outre question d'aligner la terminologie nationale au libellé résultant des actes législatifs de l'Union européenne en matière de circulation routière et d'homologation des véhicules routiers.

Plutôt que de procéder ponctuellement aux modifications pertinentes, les auteurs ont choisi de remplacer l'article 3 de la loi précitée du 14 février 1955 dans son ensemble.

Conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (cf. arrêt 01/98 du 6 mars 1998), il n'est pas permis au législateur de s'écarter de l'article 36 de la Constitution en confiant à une autorité autre que le Grand-Duc l'exécution des lois par voie réglementaire. Par ailleurs, aux termes de l'article 76, alinéa 2, le Grand-Duc peut dans l'exercice du pouvoir lui attribué par l'article 36 et dans les cas qu'il détermine charger les membres du Gouvernement de prendre des mesures d'exécution.

Les dispositions constitutionnelles précitées ne font toutefois pas obstacle à la faculté du législateur de désigner les autorités administratives compétentes pour prendre les mesures individuelles nécessaires à la mise en œuvre des lois et des règlements pris en leur exécution. Dans les conditions données, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit la phrase introductive de l'article 3, nouvelle version de la loi précitée du 14 février 1955:

„**Art. 3.** Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:".

Dans la mesure où les décisions administratives dont le ministre aura la compétence demanderont un cadre réglementaire en vue de leur application, il appartiendra au Grand-Duc de prendre le ou les règlements grand-ducaux requis sur base de l'article 36 de la Constitution.

Au point 4, le Conseil d'Etat propose de reformuler le texte comme suit:

„4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi".

Le Conseil d'Etat ne comprend pas l'intérêt de modifier le point 6 de l'article 3 actuel. D'une part, il estime que les termes généraux pour fixer la disposition accordent aux autorités administratives la flexibilité de concevoir les signes distinctifs particuliers à utiliser en fonction des besoins changeant d'un cas à un autre. Rien n'empêche le ministre du ressort de prescrire ces signes distinctifs particuliers apposés sur une plaque, qui sert de support, ou apparaissant sous forme de caractères alphanumériques. Quant aux plaques rouges qui permettent l'identification de véhicules non régulièrement immatriculés, il y aurait, le cas échéant, lieu de préciser à l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 que le ministre ayant les Transports dans ses attributions est l'autorité compétente pour délivrer et retirer les autorisations d'utilisation des plaques rouges.

L'intérêt de créer des signes distinctifs particuliers en vue de „la préservation du patrimoine automobile" laisse le Conseil d'Etat un peu perplexe. En effet, il lui est difficile de s'imaginer que l'effort de conservation et de restauration de modèles anciens de véhicules routiers dépendra de la possibilité de délivrer des signes spéciaux. Dans la mesure où les fervents de la voiture historique entendent recourir à des plaques minéralogiques qui avaient cours à l'époque où leur modèle était commercialisé, le paragraphe 6 de l'article 2 de la loi de 1955 fournit aux yeux du Conseil d'Etat une base légale suffisante pour créer les séries spéciales des numéros minéralogiques souhaités. Quant à l'exemple cité par les auteurs pour motiver leur démarche, le Conseil d'Etat estime que pareille configuration intégrant le numéro d'immatriculation et le signe distinctif national dans un seul et même support n'est pas possible au vu des exigences du chiffre 3 de l'Annexe 3 de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975. Si l'autorisation de ce type de plaque minéralogique était le motif de l'ajout à apporter au point 6 de l'article 3 de la loi de 1955, le Conseil d'Etat devrait refuser la dispense du second vote constitutionnel au projet de loi pour méconnaissance des exigences de droit international liant le Luxembourg.

Les points 7 et 8 qui reprennent littéralement les dispositions de l'article 3 actuel sur ces points ne donnent pas lieu à observation.

Quant au point 9 à ajouter nouvellement selon les vues des auteurs du projet de loi, ceux-ci restent en défaut d'expliquer les raisons de cette démarche sauf à se référer aux dispositions réglementaires afférentes qui requièrent une base légale. Le texte proposé s'écarte des dispositions réglementaires caractérisées par une portée clairement cernée. Le caractère flou de la terminologie employée cacherait-il l'intention de l'Administration luxembourgeoise d'ouvrir grandement les portes à des non-résidents souhaitant pour des raisons fiscales ou autres immatriculer leurs véhicules au Luxembourg? La mise en garde de la Chambre de commerce dans son avis précité du 27 février 2012 semble se fonder sur la même interrogation. Se pose en plus la question d'assurer le suivi administratif, fiscal et technique de véhicules dont le propriétaire ou détenteur ne dispose pas d'attaches au Luxembourg, voire n'y a pas „d'adresse valable". Dans la mesure où la Chambre des députés serait néanmoins d'accord avec l'ajout de ce point 9, le Conseil d'Etat insiste sur un encadrement légal bien plus précis des hypothèses où un non-résident serait autorisé à immatriculer son véhicule au Luxembourg, conformément à ce que prévoit l'article 95, paragraphe 3, sous le point D) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé Code de la route). Dans cette optique, il pourrait se déclarer d'accord avec le libellé suivant:

„… l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg."

Article V

Avant de procéder à l'examen de l'article V, le Conseil d'Etat estime utile de rappeler son avis du 3 juillet 2012 relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs. Il y avait plus particulièrement critiqué la non-conformité de la base légale fournie par l'article 4 de la loi de 1955 à modifier.

Il constate que c'est à bon escient que les auteurs entendent respecter la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (voir plus particulièrement l'arrêt 01/98 du 6 mars 1998, ainsi que les arrêts 04/98, 05/98 et 06/98 du 18 décembre 1998) ayant conclu à la non-conformité d'une loi qui, en méconnaissance de l'article 36 de la Constitution, a confié à une autorité autre que le Grand-Duc la compétence de prendre les règlements d'exécution. Le fait de renvoyer à un règlement grand-ducal pour prendre les mesures réglementaires énoncées à l'article 4 de la loi de 1955 donne satisfaction sur ce point.

Or, le même article est entaché d'une autre non-conformité à la Constitution en ce qui concerne plus particulièrement le premier élément repris sous le point 2. En vertu de l'article 11(6) de la Constitution, toute restriction apportée au libre exercice d'une activité industrielle, commerciale, artisanale, agricole ou libérale, garanti par la Constitution, ne peut être prévue que par une loi formelle. Toutefois, il est satisfait à la réserve légale si, en vertu de la Cour constitutionnelle, „la loi se borne à tracer les grands principes tout en abandonnant au pouvoir réglementaire la mise en œuvre du détail" (arrêt 15/03 du 3 janvier 2003).

Depuis la révision de l'article 32 de la Constitution, le 19 novembre 2004, les règlements que le Grand-Duc peut prendre dans une matière réservée à la loi doivent répondre aux fins, aux conditions et aux modalités spécifiées par la loi (cf. pouvoir réglementaire d'attribution de l'article 32(3) de la Constitution). Il ne suffit dès lors pas de renvoyer à un règlement grand-ducal pour „[déterminer] les conditions d'admission des instructeurs agréés", mais il appartient à la loi formelle de spécifier les fins, les conditions et les modalités en vue de pouvoir renvoyer à un règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces principes. Les exigences quant au matériel et aux locaux dont doivent disposer les instructeurs suivent la même logique juridique. Le Conseil d'Etat doit dès lors s'opposer formellement au maintien des dispositions du point 2.

Sur un plan purement rédactionnel, il suggère encore de mettre la phrase introductive à la forme de l'indicatif présent.

Par ailleurs, il propose, à l'instar des règles valant pour nombre d'autres documents utilisés en matière de circulation routière, que le modèle du certificat médical qui doit accompagner en principe les demandes en obtention ou en renouvellement d'un permis de conduire soit déterminé par règlement grand-ducal en ajoutant les termes suivants *in fine* du point 1: „… du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;".

Quant au point 4, le Conseil d'Etat estime que les dispositions en question devraient avoir leur place à l'article 4*bis* de la loi de 1955 relatif au régime légal du contrôle technique automobile.

Article VI

Les paragraphes 1er et 2 de l'article sous examen ne donnent pas lieu à observation.

Quant au paragraphe 3, le Conseil d'Etat rappelle qu'il avait critiqué dans son avis du 17 janvier 2012 relatif au projet qui est devenu le règlement grand-ducal du 23 mai 2012 modifiant 1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques; 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points; 3) le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers; 4) le règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation; 5) le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise

en circulation et la conduite des véhicules; 6) le règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres, le non-respect de la base légale fournie par l'article 4*bis* de la loi de 1955 en matière de contrôle technique. En effet, ledit règlement grand-ducal anticipe en son article 58 (modification de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités du fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers) sur la modification prévue par les dispositions sous examen.

Quant au fond, le Conseil d'Etat salue l'alignement envisagé de la législation nationale sur les exigences du droit européen et l'abandon de l'exigence d'un passage au contrôle technique valant pour les véhicules qui, après avoir été en circulation dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, sont présentés à l'immatriculation au Luxembourg.

Il estime pourtant que le texte aurait avantage à être précisé tout en en allégeant parallèlement le libellé. Aussi propose-t-il la rédaction suivante pour le nouvel alinéa à insérer au paragraphe 1er de l'article 4*bis* de la loi de 1955:

> „1. Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe."

En ce qui concerne le paragraphe 4 de l'article VI sous examen, le Conseil d'Etat doit avouer sa perplexité à la lecture tant de la phrase introductive que des points d) et e) du nouveau texte proposé.

Quant à la phrase introductive, s'agit-il d'insérer un nouvel alinéa 6 ou est-il prévu de remplacer l'alinéa 6 actuel ayant trait au régime légal de la périodicité du contrôle technique? Le Conseil d'Etat ose croire qu'il s'agit du remplacement non pas de l'alinéa 6, mais de l'alinéa 5 du paragraphe 1er de l'article 4*bis*.

Il comprend la modification projetée des points c) et d) comme obligeant le propriétaire ou détenteur de soumettre son véhicule au contrôle technique avant de remettre celui-ci en circulation après une transformation technique substantielle telle que décrite sous le point b). Or, en vertu des points d) et e), ce contrôle ne serait-il pas exigé si la transformation a été effectuée selon les règles de l'art par un atelier de transformation légalement établi ou si la transformation est documentée par l'attestation de transformation prévue au point e)? Le Conseil d'Etat estime que, selon toute logique, les exigences desdits points d) et e) devraient valoir pour toute transformation, qu'elle soit ou non suivie par un contrôle technique obligatoire. En outre, il se demande ce qu'il faut entendre par un expert-technicien, alors que la qualification requise pour procéder à la transformation d'un véhicule lui semble résulter à suffisance de l'exigence d'un travail effectué „selon les règles de l'art" par un atelier légalement établi dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen. Il doute par ailleurs de la pertinence de la condition imposée à ces ateliers de devoir justifier d'une „autorisation de commerce pour procéder à des réparations ou à des transformations de véhicules routiers", alors que les auteurs omettent d'établir que le régime des autorisations de commerce tel que prévu par la législation nationale a son pendant dans tous les autres Etats visés par le texte sous examen.

L'application de la disposition du point c) avec celle du point a) pose un problème de concordance. En effet, un véhicule changeant de propriétaire ou de détenteur ne doit pas être présenté au contrôle technique de sorte que le nouveau propriétaire peut hériter de la part du vendeur d'un certificat en cours de validité couvrant le véhicule acheté. Dans l'hypothèse où le véhicule a subi une transformation, le contrôle technique serait obligatoire en vertu du point c), tandis que le point a) en dispenserait son nouveau propriétaire ou détenteur.

Le Conseil d'Etat se demande encore en relation avec le point b) s'il ne serait pas requis d'aligner le texte proposé au libellé prévu sous le paragraphe 2 en mentionnant encore, à côté du certificat d'immatriculation, le procès-verbal de réception et le certificat de conformité.

Enfin, il estime qu'au point a) la précision que le certificat de contrôle concerné doit avoir une durée de validité au moins égale à six semaines est superflue alors que le système de convocation en place comporte de toute évidence les automatismes utiles pour que le véhicule soit présenté au contrôle technique avant l'échéance du certificat qui le couvre au moment de sa transformation technique.

Dans les conditions précitées, le Conseil d'Etat propose de réserver la rédaction suivante au paragraphe 4 de l'article VI sous examen:

„(4) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

„Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;

b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation.“ “

Le Conseil d'Etat estime que pour le surplus le libellé du point 4 de l'alinéa 2 visé aura avantage à être complété par la mention du certificat d'immatriculation à côté du procès-verbal de réception et du certificat de conformité.

Le paragraphe 5 ne donne pas lieu à observation.

Article VII

Aux termes de l'article sous examen, il est prévu de conférer aux candidats policiers la prérogative de donner des injonctions aux usagers de la route. Les auteurs justifient l'innovation projetée par la nécessité de compléter la formation de ces candidats sur le terrain.

Dans son avis du 17 janvier 2012 relatif au projet qui est devenu le règlement grand-ducal du 23 mai 2012 précité, le Conseil d'Etat s'était déjà opposé à la possibilité de conférer de telles prérogatives à des agents non assermentés et il avait proposé en alternative à la démarche en question d'organiser des formations „post-assermentation“ en vue d'instruire les nouveaux fonctionnaires dans les segments de leur activité professionnelle qui relèvent de l'exercice de la puissance souveraine. En effet, les injonctions données aux usagers de la route „prévalent sur les règles de la circulation et sur les indications des signaux colorés lumineux“, d'après l'article 115 du Code la route. Même si ces injonctions font partie des compétences de police administrative de la Police grand-ducale et qu'elles n'ont qu'une portée *„ratione loci“*, elles s'appliquent avec un effet contraignant et priment l'effet des prescriptions réglementaires applicables à l'égard de ceux auxquels elles s'adressent.

La puissance souveraine consiste à „sauvegarder les intérêts généraux de la collectivité et [à] permette aux individus, par la protection qu'elle leur accorde, le libre développement de leur personnalité (…) Le principe abstrait de la puissance souveraine est appelé à s'incarner en des personnes et des institutions qui en traduisent les devoirs et en assument les responsabilités“.[3] Le maintien de l'ordre public fait partie des responsabilités des institutions et des personnes qu'elles ont commises pour assurer que les libertés de chacun puissent s'exercer sans nuire à celles des autres dans un ordre collectif fondé sur la justice sociale. Toute mesure d'ordre public conditionne l'exercice des libertés individuelles, ou tend à les restreindre avec un but d'intérêt collectif. Il n'en est que normal que la Constitution et la loi ont vocation à entourer les interventions destinées à maintenir l'ordre public des garanties appropriées de sauvegarde des libertés individuelles. Aussi l'ordre institutionnel fondé sur la Constitution réserve-t-il les compétences de maintien de l'ordre à des autorités publiques et à des corps administratifs dont les fonctionnaires sont spécialement formés, tout en encadrant l'exercice de leur activité de garde-fous minima évitant que l'efficacité de la mission l'emporte sur la protection des libertés individuelles. La loi ne confie dès lors logiquement qu'à des agents assermentés des attributions relevant de l'exercice de la puissance souveraine.

La nature du serment prêté par les fonctionnaires de la Police est à la fois politique et juridique, en ce qu'il constitue „la promesse de fidélité à un régime (en l'occurrence celui d'une monarchie constitutionnelle à régime parlementaire) ou à une Constitution (celle du Luxembourg énonçant les libertés individuelles et établissant un ordre public fondé sur l'Etat de droit et la séparation des pouvoirs)“[4].

---

3 Pierre Majerus, „L'Etat luxembourgeois“, Imprimerie centrale, Luxembourg, 1983.

4 Pand. belges, *v°* Serment, p. 878 n° 2.

Conférer à des agents stagiaires de l'Etat des prérogatives, serait-ce pour les uniques besoins de leur formation, qui sont normalement réservées à des fonctionnaires assermentés, tournerait en dérision le serment en acceptant une violation flagrante des principes institutionnels selon lesquels l'Etat luxembourgeois est censé exercer ses pouvoirs.

Le Conseil d'Etat demande dès lors sous peine d'opposition formelle de renoncer à l'insertion dans la loi de l955 des dispositions retenues sous l'article VII du projet de loi. Il rappelle sa recommandation de compléter la formation des candidats policiers par des stages „post-assermentation" en vue de dispenser aux nouveaux fonctionnaires les segments de leur instruction professionnelle dont la mise en œuvre relève de l'exercice de la puissance souveraine.

Article VIII

L'article sous examen a pour objet de compléter l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 qui a entre autre trait aux contraventions graves.

Parallèlement à l'adaptation du tableau des infractions donnant lieu à une soustraction de points dans le cadre du permis à points, les auteurs du projet de loi prévoient en effet de garder un certain parallélisme entre ce tableau et le relevé des contraventions graves sanctionnées en principe sur le plan administratif par un retrait de deux points.

Les observations du Conseil d'Etat faites à l'endroit de l'article III gardent dès lors *mutatis mutandis* leur valeur dans le cadre de l'analyse de l'article sous examen.

Il y a indéniablement une différence concernant la sanction des excès de vitesse selon que l'on se place dans la logique de l'article 7 ou de l'article 13, paragraphe 14 de la loi de 1955. Le Conseil d'Etat se propose d'illustrer cette différence au moyen du tableau comparatif qui suit:

Limites réglementaires de la vitesse autorisée (normalement appliquées)		*Contraventions graves selon l'article 7 à partir d'une vitesse constatée de*		*Retrait immédiat du permis selon l'article 13, paragraphe 14 à partir d'une vitesse de plus de 50% et de 40 km/h supérieure à la vitesse autorisée*
en agglomération	20 km/h	(+15 km/h)	> 35 km/h	> 60 km/h
	30 km/h		> 45 km/h	> 70 km/h
	50 km/h		> 65 km/h	> 90 km/h
	70 km/h		> 85 km/h	> 110 km/h
hors agglomeration	70 km/h	(+20 km/h)	> 90 km/h	> 110 km/h
	90 km/h		> 110 km/h	> 135 km/h
	110 km/h		> 130 km/h	> 165 km/h
sur autoroute	70 km/h	(+25 km/h)	> 95 km/h	> 110 km/h
	90 km/h		> 115 km/h	> 135 km/h
	110 km/h		> 135 km/h	> 165 km/h
	130 km/h		> 155 km/h	> 195 km/h

Nonobstant le fait que tant le risque d'accident que les conséquences sont particulièrement élevés en agglomération, la logique inhérente aux conditions d'application du retrait immédiat du permis de conduire est plus pénalisante en relation avec les excès de vitesse hors agglomération et encore davantage sur autoroute, tandis que le régime actuel des contraventions graves est plus sévère pour les excès de vitesse commis à l'intérieur des localités (cf. différences entre les seuils d'application des deux mesures analysées dans le tableau ci-avant).

Une deuxième constatation tient au fait que la double condition du retrait immédiat n'est susceptible de s'appliquer qu'au-delà du seuil d'application de la contravention grave tel que prévu par l'article 7 actuel de la loi de 1955. Par voie de conséquence, l'ajout apporté au deuxième tiret dudit article 7 n'entraîne aucun changement pratique par rapport à la situation actuelle. Dans ces conditions, l'ajout prévu est sans plus-value normative et le Conseil d'Etat en demande la suppression.

Il se demande encore si la formule retenue pour fixer les conditions du retrait immédiat du permis de conduire ne pourrait pas être allégée et rapprochée de celle actuellement prévue à l'article 7 de la loi de 1955 en remplaçant le double critère d'application prévu par la seule condition d'un excès de

vitesse gradué de la limite réglementaire selon que l'excès a lieu en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute.

Comme le point 3 de l'article 11*bis* (et non le chiffre 3 de l'article 1*bis* comme indiqué erronément dans le doc. parl. n° 6399) s'applique de façon autonome, il pourra être fait abstraction du bout de phrase *in fine* du tiret sous examen en supprimant les termes „sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11*bis*".

En ce qui concerne l'ajout comme contravention grave de l'inobservation du signal C, 1a „accès interdit", le Conseil d'Etat réitère sa critique que l'ajout sous examen n'est nullement motivé, voire explicité par les auteurs du projet de loi. De toute façon, la pratique montre que ce seront en particulier les cyclistes qui semblent visés par cette nouvelle rigueur légale. Dans les conditions données, et surtout face à la pratique de nombre d'autorités communales d'admettre la circulation des cyclistes à contre-sens de la circulation automobile autorisée dans les rues à sens unique, il doute de la pertinence de la démarche.

Quant à la qualification de contravention grave de l'infraction de ne pas respecter une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède, le Conseil d'Etat rappelle ses doutes quant au bien-fondé de l'approche au vu des difficultés pratiques de contrôler la prescription et aux abus auxquels son application peut conduire dans une situation de trafic visqueux. Tout en déconseillant dès lors d'élever cette infraction au rang de contravention grave, il réitère sa demande de revoir la rédaction pour le cas où le législateur entendrait, contrairement au présent avis, suivre néanmoins sur ce point les auteurs du projet de loi.

La qualification comme contravention grave du défaut du port de la ceinture de sécurité, du port du casque de protection ou du défaut d'utilisation d'un système de retenue homologué pour transporter des enfants ne donne pas lieu à observation.

Quant à la contravention grave relative aux inobservations des règles concernant l'équipement pneumatique réglementaire, le Conseil d'Etat se demande s'il n'aurait pas été opportun de considérer également comme contraventions graves les infractions aux nouvelles prescriptions réglementaires relatives aux pneus d'hiver.

Enfin, pour ce qui est du dernier tiret, le Conseil d'Etat renvoie à son opposition formelle formulée à l'endroit de l'article VII du projet de loi sous examen. Il estime par ailleurs indiqué d'aligner davantage les injonctions que sont autorisés à donner les fonctionnaires des Douanes à leur compétence résultant de la version actuelle de l'article 6, sous b) de la loi de 1955. Le dernier tiret de l'alinéa 2 de l'article 7 se lirait dès lors comme suit:

„– défaut de suivre les injonctions des fonctionnaires de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b)."

Article IX

Sans observation.

Article X

L'article sous examen a pour but de modifier à deux égards l'article 12 de la loi de 1955 sur la lutte contre l'alcoolémie et la consommation de drogues, voire la consommation excessive de médicaments en relation avec la conduite de véhicules ou d'animaux sur la voie publique.

La première modification a pour objet d'aligner le paragraphe 2 de l'article 12 au nouveau tableau proposé en matière de retrait de points (cf. article III du projet de loi). La seconde série de modifications vise le paragraphe 4 de l'article 12 relatif à la lutte contre la consommation de drogues en matière de circulation routière.

Les auteurs justifient la première modification concernant le paragraphe 2 (article X, paragraphe 1er du projet de loi) par la scission des alcoolémies situées entre 0,5 et 1,2 g par litre de sang selon que le taux dépasse ou non 0,8 g par litre de sang. Les deux alcoolémies continuent à être considérées comme contraventions graves, mais un taux supérieur à 0,8 g serait selon les auteurs du projet de loi sanctionné désormais sur le plan administratif par 4 points, un taux situé entre 0,5 et 0,8 g continuant à faire l'objet d'un retrait de 2 points.

Le Conseil d'Etat rappelle sa réticence quant à la rupture du parallélisme actuel entre la qualification pénale des faits incriminés et la pondération des points à retirer en matière de permis à points. Par ailleurs, il note que la scission voulue par les auteurs a peut-être son intérêt dans le cadre du tableau fixant le retrait des points, mais reste sans aucune incidence sur les peines pénales appliquées aux termes de l'article 12, sujet à modification. Il demande dès lors instamment de faire abstraction du paragraphe 1er de l'article X sous examen, alors que la modification ne comporte pas la moindre plus-value normative dès lors que les prescriptions en place ne subissent aucun changement. Il y aurait tout au plus lieu de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent.

Quant aux modifications qu'il est proposé à l'article 12, paragraphe 4, les auteurs entendent par les changements prévus à l'alinéa 1er de ce paragraphe (article X, paragraphe 2 du projet de loi) aligner la législation luxembourgeoise sur la législation belge qui, au moment de l'introduction du paragraphe 4 dans sa forme actuelle, avait servi de modèle. Ils ajoutent qu'il a été vérifié que sur le plan technique l'application des nouveaux taux ne donne pas lieu à problème. Le paragraphe 2 de l'article sous examen ne donne dès lors pas lieu à observation.

L'ajout proposé au point 2 du paragraphe 4 (article X, paragraphe 3 du projet de loi) est censé simplifier le procédé légal de dépistage de la consommation de drogues. Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas aux changements envisagés sauf qu'il n'est pas d'accord pour considérer le fait de posséder des drogues ou du matériel pouvant servir à leur consommation comme indice grave permettant de présumer la consommation de stupéfiants. Il demande dès lors de faire abstraction du texte formant le troisième tiret du point 3 du nouvel alinéa qu'il est proposé d'ajouter nouvellement.

Quant à la forme, il propose d'écrire „fonctionnaires de la Police grand-ducale" au lieu de „membres de la police grand-ducale". Au point 1 du texte proposé, il y a lieu d'écrire *in fine* „… prévus au point 10". Au point 2, le verbe est à mettre dans la forme de l'indicatif présent. La numérotation retenue risque d'être confondue avec les points formant la subdivision du paragraphe 4; il échet dès lors de remplacer les chiffres suivis d'un point par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse (cf. a), b), c)).

L'ajout qu'il est prévu d'apporter au point 3 (et non pas à l'alinéa 3) du paragraphe 4 (cf. article X, paragraphe 4 du projet de loi) rétablit le parallélisme entre les procédures de dépistage des drogues et celles servant à définir une alcoolémie. Il trouve l'accord du Conseil d'Etat. Toutefois, sur le plan rédactionnel, il y a lieu de renvoyer respectivement au „point 2" et au „point 1", et de mettre à l'indicatif présent le verbe de la phrase principale.

Quant à l'ajout prévu à l'alinéa 3 du paragraphe 4 (cf. article X, paragraphe 5 du projet de loi), il ne donne pas lieu à observation quant au fond. Le Conseil d'Etat propose cependant de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent et d'écrire „… présentant un des indices graves visés au point 2, a circulé …".

La modification reprise au paragraphe 6 de l'article X sous examen est également justifiée par le rétablissement du parallélisme avec les dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 (cf. point 8, première phrase) de la loi précitée du 14 février 1955. Le Conseil d'Etat propose d'écrire „fonctionnaires de la Police grand-ducale" et „tests visés au point 2" et de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent.

Quant à l'ajout prévu d'un point 13 nouveau au paragraphe 4 (cf. article X, paragraphe 7 du projet de loi), il laisse, tout comme le libellé actuel des points 2 et 5 du paragraphe 2 de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955, ouverte la question de savoir s'il n'a pas été possible de recourir aux moyens légaux de détection de la consommation de drogues, voire de consommation excessive de boissons éthyliques, ou si le recours à ces moyens de détection n'a pas permis d'établir s'il y a eu consommation prohibée par la loi. Un autre point d'interrogation qui subsiste concerne la difficulté de déterminer en pratique si le comportement anormal d'un usager de la route doit être attribué à un excès éthylique, à la consommation de drogues ou à une autre cause. Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de regrouper en une seule et même disposition les points 2 et 5 du paragraphe 2 et le point 13 du paragraphe 4 nouvellement projeté.

La nouvelle disposition pourrait faire l'objet d'un paragraphe 4*bis* nouveau libellé comme suit:

„*Paragraphe 4bis*

Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à

toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 4 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique."

Dans ces conditions, les points 2 et 5 du paragraphe 2 et le point 13 nouveau du paragraphe 4 deviendraient superfétatoires, rendant nécessaire la suppression des premiers et la renonciation à l'insertion du second. Les renvois aux paragraphes et points concernés sont à adapter en conséquence.

Au paragraphe 8 de l'article sous examen, il y a lieu de parler du point 13 et non de l'alinéa 13.

Enfin, le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à revoir le libellé de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 afin de redresser le libellé sur le plan rédactionnel dans le sens des observations qui précèdent et d'en assurer ainsi la cohérence formelle.

Article XI

Lors de l'examen de l'article II du projet de loi sous examen, le Conseil d'Etat a déjà eu l'occasion de faire part de ses doutes quant à l'opportunité de limiter les hypothèses dans lesquelles l'autorité administrative voire le juge judiciaire peut restreindre le droit de conduire. Il a également à ce moment signalé son doute quant à la conformité de la démarche aux exigences de la directive 2006/126/CE.

Dans ces conditions, il demande de faire abstraction du paragraphe 1er de l'article sous examen.

Les paragraphes 2 et 3 ne donnent pas lieu à observation.

Le Conseil d'Etat saisit cependant l'occasion du présent avis pour rappeler un problème d'application des interdictions de conduire judiciaires qui se pose de façon régulière et qui de manière récurrente donne lieu à des demandes en grâce introduites par les personnes concernées qui souhaitent être relevées de l'exécution de telles interdictions. Le problème se pose en pratique lorsque lors d'une première condamnation pour des infractions à la circulation routière le prévenu est condamné entre autre à une interdiction de conduire assortie du sursis intégral et qu'à quelques mois plus tard il se trouve condamné une deuxième fois, la peine prononcée comportant cette fois-ci une interdiction de conduire exceptant certains trajets, certaines catégories de véhicules ou certaines périodes temporelles et lui faisant parallèlement perdre le bénéfice du sursis prononcé lors de la première condamnation. Selon le Conseil d'Etat, il y aurait avantage à conférer au juge de la deuxième condamnation la compétence d'aligner la portée de la première interdiction de conduire à celle de la deuxième interdiction.

Article XII

Avant de passer à l'analyse de la modification projetée de l'article 15, le Conseil d'Etat croit utile de rappeler l'intérêt d'éviter tout amalgame entre la législation sur la circulation routière qui traite plus particulièrement des règles de comportement en matière de trafic routier, tout en visant l'ensemble des usagers de la route, et la législation sur les transports routiers qui concerne plus particulièrement les règles selon lesquelles des transporteurs professionnels sont autorisés à acheminer par la voie routière au moyen de types de véhicules appropriés des personnes ou des choses d'un point géographique à un autre. La distinction entre les deux législations est d'autant plus difficile à faire qu'il existe des points d'intersection entre les deux matières. Ainsi, l'équipement des véhicules utilisés pour le transport routier doit répondre aux exigences d'aménagement prévues par le Code de la route. Les conducteurs des unités de transport doivent avoir la qualification technique et la maîtrise de la conduite prescrite par le Code de la route. La façon de procéder aux contrôles des véhicules affectés au transport routier est celle prévue pour assurer la surveillance de la circulation et pour arrêter un véhicule trouvé en infraction, …

Néanmoins, dans l'intérêt d'un développement ordonné des deux législations, il y a lieu de respecter les particularismes des domaines légaux concernés et les compétences de police administrative et judiciaire qui s'y rattachent.

Dans cet ordre d'idées, les fonctionnaires de la Police grand-ducale ont dans le domaine de la circulation routière tout comme dans celui des transports routiers une mission générale de veiller au respect de la loi, de constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs (cf. articles 9-2, 10 et 13 du Code d'instruction criminelle). La loi a par ailleurs conféré aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises la compétence de veiller, tout comme la Police grand-ducale, à l'exécution conforme de la législation sur les transports routiers et au dépistage des surcharges de véhicules routiers. Afin de faciliter les tâches des deux corps administratifs, l'article 6, sous b) de la loi précitée du 14 février 1955 confère aux fonctionnaires des Douanes, agissant dans le cadre de leurs missions en matière de législation sur les transports routiers ou en matière de contrôle des surcharges des véhicules routiers, la prérogative de contrôler parallèlement l'aménagement des véhicules et leur chargement, ainsi que les plaques minéralogiques, les numéros d'identification et les documents de bord, avec la possibilité de dresser procès-verbal en cas de constatation d'une infraction. Même si ces derniers contrôles relèvent de toute évidence de l'application de la législation routière, il a paru rationnel aux yeux du législateur d'en attribuer, pour des raisons d'organisation pratique de ces contrôles, la compétence aux fonctionnaires des Douanes, qu'ils exercent parallèlement aux missions confiées à la Police grand-ducale.

Cette distinction entre la compétence générale des fonctionnaires de la Police grand-ducale en matière de police administrative et judiciaire dans les domaines légaux de la circulation routière et des transports routiers, d'une part, et la même compétence des fonctionnaires des Douanes, qui est générale en matière de législation sur les transports routiers et spécifique, comme limitée aux matières explicitement énumérées, dans le domaine de la circulation routière doit valoir au même titre pour les avertissements taxés. Le Conseil d'Etat se limite ici uniquement à l'application de ces principes à la législation sur la circulation routière, alors que la législation sur les transports routiers est étrangère à la portée du projet de loi sous examen.

Dans la lignée des considérations qui précèdent, il échet de reléguer à la législation sur les transports routiers la façon de sanctionner les infractions relevant de cette matière. Quant aux compétences de police administrative et de police judiciaire en matière de circulation routière, en général, et quant à la manière de décerner des avertissements taxés, en particulier, il y a lieu de revoir les deux premiers alinéas de l'article 15 qui comportent des dispositions pour partie redondantes et pour partie contradictoires. Le Conseil d'Etat propose de remplacer les textes en place par les dispositions suivantes:

> „En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale.
>
> Dans le cadre des contrôles effectués dans les conditions de l'article 6, sous b), les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises peuvent décerner des avertissements taxés en cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, à condition que celles-ci concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord."

Article XIII

Dans plusieurs avis antérieurs, le Conseil d'Etat avait déjà rendu attentif au problème de conformité que posent les dispositions de l'article 16 par rapport à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et en particulier par rapport à l'arrêt de la Cour rendu à titre préjudiciel le 23 janvier 1997 dans une affaire *E. Postoors et Trans-Cap GmbH contre l'Etat belge* (affaire C-29/95) et par rapport à l'arrêt *Commission européenne contre République italienne* du 19 mars 2002 (affaire C-224/00).

La jurisprudence européenne précitée rappelle que le principe général d'égalité interdit toute discrimination exercée en raison de la nationalité, que cette discrimination soit ostensible ou revête une forme dissimulée qui, par application d'autres critères de distinction, aboutit en fait au même résultat. Par ailleurs, une réglementation qui prévoit une distinction fondée sur le critère de la résidence, en refusant par exemple à des non-résidents un avantage accordé aux résidents risque de jouer au détriment des ressortissants d'autres Etats membres.

Or, une différence de traitement entre résidents et non-résidents peut se justifier par des circonstances objectives. Le risque réel que l'exécution d'une condamnation prononcée par les juridictions nationales soit impossible, voire „considérablement plus difficile et plus onéreuse" dans le cas d'un non-résident peut constituer une raison objective pour justifier un traitement différent (voir le point 19 de l'arrêt C-29/95 et le point 20 de l'arrêt 224/00). Encore faut-il que cette différence de traitement ne soit ni discriminatoire ni disproportionnée.

La Cour de Justice de l'Union européenne a ainsi retenu que la législation belge imposant l'obligation d'un paiement immédiat d'une somme dépassant de 50% le montant de l'amende administrative dont le paiement immédiat éteint l'action publique était excessive, surtout qu'elle s'appliquait individuellement pour chaque infraction et que le non-paiement comportait l'immobilisation sur place du véhicule. Elle a également conclu au caractère disproportionné d'une caution dont le montant est fixé par la législation italienne au double de ce qu'il est en cas de paiement immédiat de l'amende pécuniaire.

Au regard de la jurisprudence précitée, c'est à bon escient que les auteurs du projet de loi prévoient d'abolir le régime actuel des consignations à payer par des contrevenants routiers non-résidents qui préfèrent au paiement de l'avertissement taxé d'être verbalisés en vue d'un procès, du moment que le montant de la consignation représente le double de celui de l'avertissement taxé.

Quant à l'alternative projetée d'obliger les contrevenants routiers non-résidents, qui ne sont pas disposés à régler l'avertissement taxé, de verser entre les mains des agents verbalisateurs une consignation „destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels", sans précision sur les montants effectivement en jeu, celle-ci risque de buter sur les mêmes problèmes que ceux posés par les législations belge et italienne qui se sont retrouvées dans le collimateur des juges européens.

Plutôt dès lors que de renvoyer sans autre détail sur les modalités de détermination et de perception à une somme non autrement précisée que par la référence à une amende et des frais de justice, le Conseil d'Etat estime préférable de fixer la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé mais augmentée d'un forfait représentant les frais de justice usuellement appliqués en matière de police, dont le montant sera à déterminer dans la loi même, sinon dans un règlement grand-ducal.

Au regard des problèmes de conformité susmentionnés par rapport aux exigences du droit européen, le Conseil d'Etat doit, quant aux dispositions actuellement soumises à son examen, réserver la question de la dispense du second vote constitutionnel en attendant qu'il soit saisi d'une nouvelle mouture de texte.

Article XIV

L'article sous examen prévoit d'apporter deux modifications à l'article 17 de la loi précitée du 14 février 1955.

D'une part, le fait de ne pas avoir payé la taxe sur les véhicules routiers endéans les 60 jours qui suivent l'échéance devient cause d'immobilisation du véhicule par les forces de l'ordre. D'autre part, il est prévu de faire de la possibilité de retenir les documents de bord une forme supplémentaire d'immobilisation forcée d'un véhicule (à côté de l'enlèvement des clés de contact et de l'application d'un moyen mécanique).

En ce qui concerne la première des modifications qui consiste à aligner le champ d'application de la prérogative des fonctionnaires de la Police grand-ducale en matière d'immobilisation forcée des véhicules à celui valant pour les prérogatives que détiennent en la matière les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, le paragraphe 2 de l'article XIV ne donne pas lieu à observation quant au fond. Sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat estime cependant qu'il suffit d'écrire:

> „5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours."

Il échet de changer en conséquence le libellé de l'alinéa 2 de l'article 17 de la loi de 1955.

Quant à la deuxième modification, le Conseil d'Etat rappelle d'abord ses observations à l'endroit de l'article XIII du projet de loi sous examen. Ce n'est que sous la réserve expresse que le problème y évoqué trouve une solution appropriée qu'il est d'accord pour procéder à l'examen des changements que les paragraphes 1er et 3 prévoient d'apporter au paragraphe 1er de l'article 17 susmentionné. Il est certes difficile d'enlever les clés de contact à un routier étranger trouvé en infraction à l'interdiction de circuler le dimanche, alors que pareille mesure priverait le contrevenant de se servir de la cabine

de conduite comme logis en attendant la fin de l'interdiction. Le Conseil d'Etat se demande toutefois s'il ne serait pas plus circonspect de doter les forces de l'ordre des moyens mécaniques utiles pour immobiliser un poids lourds – à l'instar des sabots qui sont en service pour les voitures particulières, car il doute de l'efficacité de l'enlèvement des documents de bord. En effet, qu'est-ce qui empêcherait dans pareille circonstance un chauffeur professionnel à se remettre en route, tout en alléguant lors d'un éventuel contrôle postérieur au-delà des frontières nationales le vol ou la perte de ces documents? En ordre principal, il déconseille dès lors d'ajouter cette nouvelle possibilité d'immobilisation forcée d'un véhicule au texte de l'article 17. Si la Chambre des députés ne partageait pas les doutes du Conseil d'Etat sur ce point et se prononçait en faveur de l'approche gouvernementale, le Conseil d'Etat proposerait en ordre subsidiaire de remplacer les modifications énoncées aux paragraphes 1er et 3 de l'article XIV du projet de loi par un nouvel alinéa 3 à insérer à l'article 17 de la loi de 1955, libellé comme suit:

> „Dans l'hypothèse visée sous 1) des alinéas 1er et 2, les fonctionnaires de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont également en droit d'immobiliser les véhicules concernés en retenant les documents de bord du véhicule."

Le Conseil d'Etat se doit encore de rendre attentif à la différence déjà discutée à l'endroit de l'article XII du projet de loi qui apparaît également entre les alinéas 1er et 2 de l'article sous examen. Dans l'optique de l'article XII, il demande que le bout de phrase „ou à la législation sur les transports routiers" soit supprimé au point 1) de l'alinéa 2, et que le recours aux moyens légaux mis à la disposition des forces de l'ordre pour assurer l'application de la législation sur les transports routiers soit réglé dans le cadre de cette législation.

Une telle approche n'empêchera pas le législateur de procéder, dans le cadre de la législation sur les transports routiers, par voie de référence aux dispositions pertinentes de la législation routière.

Article XV

Selon la pratique administrative courante, l'autorisation pour l'usage de plaques rouges est délivrée par le ministre et le titulaire de l'autorisation se fait par la suite remettre par la Société nationale de circulation automobile contre caution une paire de plaques rouges après avoir payé la taxe de chancellerie prévue à cette fin et conclu l'assurance responsabilité civile destinée à couvrir les véhicules conduits sous le couvert de la plaque rouge en question.

Dans ces conditions, les précautions rédactionnelles dont a fait état le Conseil d'Etat à l'endroit de l'article II, paragraphe 3, n'ont pas leur raison d'être en relation avec l'article sous examen qui ne donne dès lors pas lieu à observation.

Article XVI

La formule de promulgation ne fait pas partie du dispositif d'une loi contrairement à la formule exécutoire figurant dans un règlement grand-ducal. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande dès lors la suppression de l'article XVI de la loi en projet comme étant contraire aux exigences de l'article 34 de la Constitution.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 23 octobre 2012.

Le Secrétaire général, — *Le Président,*
Marc BESCH — Victor GILLEN

6399/06

N° 6399[6]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

SOMMAIRE:

page

Amendements adoptés par la Commission du Développement durable

1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés au Président du Conseil d'Etat (8.5.2013) 1
2) Texte coordonné 14

*

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES AU PRESIDENT DU CONSEIL D'ETAT

(8.5.2013)

Monsieur le Président,

Me référant à l'article 19 (2) de la loi du 12 juillet 1996 portant réforme du Conseil d'Etat, j'ai l'honneur de vous faire parvenir 8 amendements au projet de loi mentionné sous rubrique que la Commission du Développement durable a adoptés lors de sa réunion du 8 mai 2013.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi mentionné sous rubrique. A la demande de la commission parlementaire, j'ajoute, au titre de simple document de travail, le procès-verbal de la réunion du 10 avril 2013.

Amendement 1 concernant le paragraphe (2) de l'article 2 (ancien II)

Le paragraphe (2) de l'article 2 est modifié comme suit:

„(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante:

„Dans les mêmes conditions, le ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué~~ peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail; ce trajet**

peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent." "

Motivation de l'amendement 1:

La Commission du Développement durable propose de reprendre la proposition de la Chambre des salariés afin de rendre les dispositions du paragraphe 2 plus générales pour tenir compte notamment du cas de parents divorcés. L'amendement proposé dans ces conditions, s'inspire des dispositions inscrites à l'article 93 du Code de la sécurité sociale.

Amendement 2 concernant le paragraphe (3) de l'article 2 (ancien II)

Le paragraphe (3) de l'article 2 est modifié comme suit:

„(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est **remplacé** ~~complété in fine~~ par **le libellé** ~~la phrase~~ suivante:

„Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers **ou** aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. **Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal.**" "

Motivation de l'amendement 2:

Le Conseil d'Etat propose de ne pas faire référence à un règlement grand-ducal qui fixerait les conditions d'utilisation des plaques rouges, mais de compléter la phrase formant l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 par le texte suivant:

„Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers, aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation sont délivrés et retirés par le ministre."

La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat, tout en complétant le libellé, afin de créer la base légale pour la fixation, par règlement grand-ducal, des conditions de délivrance, d'utilisation et de retrait des plaques rouges.

Amendements 3a, 3b, 3c, 3d concernant l'article 3 (ancien III)

L'article 3 est modifié comme suit:

Art. 3.– ~~Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la même loi est remplacé par le libellé suivant:~~

~~„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:~~

(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1) l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution: 6 points
2) le fait de commettre comme conducteur, ~~ou~~ propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12: 6 points
3) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis: 6 points
4) les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution: 4 points

5) – la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,

   – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable: 4 points

6) la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte: 4 points

7) le délit de fuite: 4 points

8) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers: 4 points

9) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum: ~~4~~ **3** points

10) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré: ~~4~~ **3** points

11) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré

    pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré: 2 points

12) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie

    pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré: 2 points

13) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant: 2 points

14) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés: 2 points

15) l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale: 2 points

16) l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité: 2 points

17) l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit: 2 points

18) l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs: 2 points

19) l'inobservation d'un signal C, 1a: 2 points

20) l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération: 2 points

21) la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable: 2 points

22) le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale~~, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation: 2 points

23) le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué: 2 points

24) le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué: 2 points

25) – l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection

– le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement

– l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication: 1 point"

(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant:

„Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.

Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions."

(3) Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.

Motivation des amendements 3a, 3b, 3c et 3d:

Amendement 3a portant sur le paragraphe (1):

Le Conseil d'Etat recommande vivement de maintenir un système de retrait des points où toute condamnation pour un délit routier entraîne la perte de 4 points, les contraventions graves continuant par ailleurs à être sanctionnées par la perte de 2 points.

Afin de respecter la logique dont fait état le Conseil d'Etat, la commission parlementaire propose d'amender l'article 3 afin de prévoir les réductions de points suivantes:

– Contravention: 0 ou 1 point

– Contravention grave: 0, 2 ou 3 points

– Délit: 0, 4 ou 6 points.

Cette modification entraîne une réorganisation des rubriques du tableau de l'article III.

La rubrique 4 devient la rubrique 9.

La rubrique 5 devient la rubrique 4.

La rubrique 6 devient la rubrique 5.

La rubrique 7 devient la rubrique 6.

La rubrique 8 devient la rubrique 7.

La rubrique 9 devient la rubrique 8.

Amendement 3b portant sur les points 2), 10), 11) et 12) du paragraphe (1):

Le Conseil d'Etat recommande en relation avec le libellé des rubriques 2, 10, 11 et 12 d'écrire, à l'instar du texte retenu par ailleurs, „propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal" pour rester en phase avec la rédaction de l'article 12.

La commission parlementaire décide de suivre, en partie, cette recommandation en ajoutant à la rubrique 2 le terme „détenteur ou gardien", aux rubriques 10, 11 et 12 celui de „gardien". Le terme de „détenteur ou gardien … d'un animal" n'est pas retenu puisqu'un cavalier, par exemple, n'a pas besoin de permis de conduire pour circuler sur la voie publique et ne peut donc pas perdre de point(s) en cas d'infraction. Le texte du Conseil d'Etat n'étant pas suivi entièrement, cette modification constitue un amendement.

Amendement 3c portant sur un paragraphe (2) nouveau:

La commission parlementaire propose encore d'amender l'article 3 afin de réduire le délai de récupération pour obtenir la reconstitution totale du capital de points. Actuellement, ce délai est de trois ans sans infraction. Alors que le système français du permis à points est généralement plus sévère que le système luxembourgeois actuellement applicable, le Code de la Route français prévoit une modulation du délai légal en fonction de la gravité de l'infraction commise allant de 3 ans à 6 mois.

Dans ces conditions, il est proposé de réduire le délai actuel de 3 à 2 ans, tout en prévoyant qu'en présence d'une infraction donnant lieu à la perte d'au moins 3 points, le titulaire du permis de conduire qui n'a pas commis, dans cet intervalle, une nouvelle infraction ayant donné lieu à un nouveau retrait de points, récupérera les points perdus au terme du délai de 3 ans à compter de la condamnation définitive voire du paiement de l'avertissement taxé.

Amendement 3d portant sur un paragraphe (3) nouveau:

Le paragraphe (3) nouveau fixe la date d'entrée en vigueur des mesures prévues aux paragraphes (1) et (2). Il précise ainsi que la mesure plus favorable décrite ci-dessus serait applicable aux infractions commises après l'entrée en vigueur des dispositions du présent article ainsi qu'aux infractions plus anciennes qui n'ont pas encore abouti à une condamnation définitive ou du paiement de l'avertissement taxé. Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1er janvier 2014.

Amendement 4 concernant l'article 6 (ancien VI)

L'article 6 est complété par le nouveau paragraphe 1er suivant:

„(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er est complété in fine par le libellé suivant:

„Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques." "

Motivation de l'amendement 4:

Cet amendement est proposé afin de donner suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 (cf. article 5 du présent projet de loi) à l'article 4bis.

Suite à cet ajout, les paragraphes subséquents sont renumérotés.

Amendement 5 concernant l'article 7 (ancien VIII)

Le dernier tiret de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955, modifié par l'article 7 du présent projet de loi, est modifié comme suit:

„– défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale~~, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises ~~qui règlent la circulation~~ pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b).“

Motivation de l'amendement 5:

En raison de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la référence aux candidats de la police est supprimée. La commission parlementaire décide de reprendre, en partie, la proposition de texte du Conseil d'Etat.

Amendement 6 concernant l'article 9 (ancien X)

L'article 9 aura la teneur suivante:

„**Art. 9.** L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 12.**

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

– pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
– pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
– pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
– pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
– pour les conducteurs des véhicules en service urgent;

– pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
– pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
– pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
– pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
– pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police

grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants:

i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10;

ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels;

iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée

- reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
- est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
- est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point **3** du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal." "

Motivation de l'amendement 6:

Comme le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à revoir le libellé de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 afin de le redresser sur le plan rédactionnel dans le sens de ses observations et d'en assurer ainsi la cohérence formelle, la commission parlementaire propose de réécrire entièrement l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 à l'article 10 (ancien), article 9 nouveau.

Amendements 7a, 7b et 7c concernant l'article 10 (ancien XI)

L'article 10 est modifié comme suit:

Art. 10. L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Au paragraphe 1er, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable."

(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant:

„1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.**"

(3) Le paragraphe 2bis. est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum."

Motivation des amendements 7a, 7b et 7c:

Amendement 7a portant sur le paragraphe (1) de l'article 10 nouveau:

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (1) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Les paragraphes subséquents sont renumérotés en conséquence.

Amendement 7b portant sur le paragraphe (2) de l'article 10 nouveau:

Lors de l'examen de l'article II (article 2) du projet de loi, le Conseil d'Etat a fait part de ses doutes quant à l'opportunité de limiter les hypothèses dans lesquelles l'autorité administrative voire le juge judiciaire peut restreindre le droit de conduire. Il a également à ce moment signalé son doute quant à la conformité de la démarche aux exigences de la directive 2006/126/CE. Dans ces conditions, il a demandé de faire abstraction du paragraphe 1er (paragraphe 2 nouveau) de l'article sous examen.

La commission parlementaire propose l'amendement ci-dessus en concordance avec ses remarques formulées à l'égard de l'article 2 (amendement 1).

Amendement 7c portant sur un nouveau paragraphe (5) de l'article 10 nouveau:

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (5) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Amendement 8 concernant l'article 12 (ancien XIII)

L'article 12 est modifié comme suit:

Art. 12. ~~La première phrase de l'alinéa 1er~~ Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant:

„**Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. **Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le maximum de l'amende, fixé à l'article 7.**

Ce même règlement fixe le montant des frais de justice qui peuvent s'ajouter éventuellement à la consignation."

Motivation de l'amendement 8:

Au regard des problèmes de conformité susmentionnés par rapport aux exigences du droit européen, le Conseil d'Etat a réservé la question de la dispense du second vote constitutionnel en attendant qu'il soit saisi d'une nouvelle mouture de texte.

L'amendement soumis a pour objectif de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et d'amender l'article 13 (ancien), article 12 nouveau en complétant le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 févier 1955.

*

Remarque supplémentaire:

En fin d'examen des modifications qu'il est prévu d'apporter à l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 et au régime légal du permis à points (article 3 du projet de loi), le Conseil d'Etat a, dans son avis, attiré l'attention de la Chambre des Députés sur l'arrêt prononcé le 6 octobre 2011 par la Cour européenne des droits de l'Homme (affaire *Wagner c/ Luxembourg*). Dans cet arrêt, la Cour a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, empêchant ainsi le propriétaire d'un véhicule, dont la responsabilité pénale se trouvait engagée au titre d'une ordonnance pénale suite à une surcharge de ce véhicule, de pouvoir contester les faits et de se défendre contre le retrait de points. Le Conseil d'Etat aurait souhaité savoir comment il sera dorénavant fait droit aux exigences de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. En effet, pour autant que nécessaire, la modification projetée de l'article 2*bis* de la loi de 1955 pourrait fournir le cadre pour cette éventuelle mise en conformité.

La commission parlementaire a été informée par les représentants du ministère que l'affaire évoquée concerne un employeur ayant perdu des points sur son propre permis de conduire suite à une infraction (surcharge d'un véhicule lui appartenant) commise par l'un de ses employés. La Cour européenne des droits de l'Homme a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, cette absence ayant empêché l'employeur d'organiser utilement sa défense.

Il s'avère que, dès le dépôt de la plainte de l'employeur dont question ci-dessus auprès de la Cour européenne des droits de l'Homme, le Parquet a adapté le contenu des courriers adressés aux personnes concernées, de sorte que le premier courrier envoyé en début de procédure (citation ou ordonnance pénale) les informe désormais du risque de la perte de points en cas de condamnation définitive.

*

Copie de la présente est envoyée pour information à Monsieur Jean-Claude Juncker, Premier Ministre, Ministre d'Etat, Monsieur Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures, et à Monsieur Marc Spautz, Ministre aux Relations avec le Parlement.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Laurent MOSAR

*

TEXTE COORDONNE

PROJET DE LOI

modifiant

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

~~**1. Modifications de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**~~

Art. 1er. Dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le terme „ministre des Transports“ est remplacé par le terme „ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions~~“.

Art. 2. L'article 2 de la même loi est modifié comme suit:

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

„Le ministre ayant les Transports dans ses attributions ~~ou son délégué~~, désigné ci-après „le ministre“, délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé:“.

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante:

„Dans les mêmes conditions, le ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué~~ peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) ~~1.~~ les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

~~2. le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,~~

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent.“

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est **remplacé** ~~complété in fine~~ par le libellé suivante:

„Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers **ou** aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. **Les conditions pour la délivrances, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal.**“

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme „taxe sur les véhicules automoteurs“ est remplacé par „taxe sur les véhicules routiers“.

Art. 3. ~~Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la même loi est remplacé par le libellé suivant:~~

~~„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:~~

(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, ~~ou~~ propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
9)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	**3** points
10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	**3** points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points

12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
14)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
15)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
16)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
17)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
18)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
19)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
20)	l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération	2 points
21)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
22)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, ~~des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
23)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
24)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points

25)	– l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection – le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement – l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication	1 point "

(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant:

„Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.

Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions."

(3) Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.

Art. 4. L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 3.** Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;
4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans ~~l'observation de certaines dispositions à édicter par règlement d'administration publique~~ l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;
6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux ~~sur les véhicules routiers, de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux ainsi que de plaques, de numéros ou de signes d'identification spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobilie~~;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;

9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg. ~~de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg~~"

Art. 5. L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„Un règlement grand-ducal détermine~~ra~~ les matières suivantes:

1. les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;
2. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories."

~~2. les conditions d'admission des instructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que le matériel et les locaux dont les instructeurs doivent disposer;~~

~~3. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories;~~

~~4. le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques."~~

Art. 6. L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er est complété in fine par le libellé suivant:

„Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques."

~~(1)~~ **(2)** La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

„Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu:"

~~(2)~~ **(3)** Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

„4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation;"

~~(3)~~ **(4)** Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant:

„Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe."

~~(4)~~ **(5)** L'alinéa 5 ~~Le nouvel alinéa 6~~ du paragraphe 1er est remplacé par ~~le texte suivant~~ deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

„Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;

b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation."

~~(5)~~ **(6)** Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

„– ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule;"

Art. VII. L'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complété *in fine* par un nouveau point c) libellé comme suit:

„c) Les candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police revêtus de leur uniforme sont habilités dans le cadre d'exercices pratiques en matière de circulation et de stages pratiques en unité, à donner aux usagers des injonctions telles que arrêtées par voie de règlement grand ducal.“

Art. 7. L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

– vitesse dangereuse selon les circonstances;
– inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;
  - supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;
  - supérieure à plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum,

  sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 1bis;;
– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
– inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;
– inobservation du signal C,1a;
– omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;
– inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
– défaut de maintenir une distance inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération;
– infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
– inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;
– conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
– mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;
– défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6 ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b).

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Art. 8. L'article 10bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 10bis.** Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule."

Art. 9. ~~A l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes:~~

~~(…)~~

L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 12.**

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
- pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;

– pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25

Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants:

i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10;

ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels;

iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée

- reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
- est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
- est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point **3** du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang

et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal."

Art. 10. L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Au paragraphe 1er, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable."

(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant:

„1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle."

~~1) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,~~

~~2) le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,~~

~~3) le trajet effectué par la personne concernée pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec elle, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.~~"

(3) Le paragraphe 2bis. est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la

vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.“

Art. 11. L'alinéa 1 de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par la disposition suivante:

„En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale.“

Art. 12. Le premier alinéa ~~La première phrase de l'alinéa 1er~~ de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. **Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le maximum de l'amende, fixé à l'article 7. Ce même règlement fixe le montant des frais de justice qui peuvent s'ajouter éventuellement à la consignation.**“

Art. 13. A l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes:

(1) A l'alinéa premier du paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:

„dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.“

(2) L'alinéa premier du même paragraphe 1er est complété *in fine* par un point 5) libellé comme suit:

„5) ~~après une constatation de la part de la police grand-ducale, il se révèle que~~ la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“.

(3) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:

„dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.“

(4) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 4) est remplacé par le libellé suivant:

„4) ~~après une constatation de la part de l'administration de douanes et accises, il se révèle que~~ la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“.

~~2. Modification de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules~~

Art. 14. Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

„a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier ou d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges;“.

~~**Art. XVI.** Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.~~

6399/07

N° 6399[7]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2012-2013

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(12.7.2013)

Par dépêche du 8 mai 2013, le président de la Chambre des députés a saisi le Conseil d'Etat d'une série d'amendements au projet de loi sous objet, adoptés le même jour par la commission du Développement durable et des Infrastructures.

Les huit amendements retenus étaient accompagnés d'un commentaire et d'un texte coordonné du projet de loi qui intègre les propositions de modifications du Conseil d'Etat que la commission a fait siennes ainsi que les amendements parlementaires précités. A la demande de la commission, était encore joint le procès-verbal de sa réunion du 10 avril 2013.

*

Le Conseil d'Etat entend prendre position comme suit au sujet des amendements parlementaires sous examen.

Amendement 1

Pour ce qui est du libellé du paragraphe 2 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la commission parlementaire fait droit à la proposition du Conseil d'Etat d'utiliser une formule abrégée pour désigner le „ministre ayant les Transports dans ses attributions".

Or, dans la mesure où l'alinéa 1er du paragraphe 1er du même article se trouve à son tour modifié dans le sens préconisé, l'article I (article 1er selon la commission parlementaire) devient sans objet et il y a lieu de le supprimer. Si à d'autres endroits de la loi précitée du 14 février 1955 il s'imposait de remplacer l'expression „Ministre des Transports" par „ministre", il conviendrait de faire l'inventaire des dispositions en question et de procéder de façon ponctuelle aux modifications en question.

Dans l'optique ci-avant, il y a lieu d'adapter la numérotation des articles de la loi en projet.

Quant au nouvel alinéa 2 qu'il est prévu d'insérer au paragraphe 1er de l'article 2 de la loi précitée de 1955, il faut se rendre à l'évidence que les allégements que la commission parlementaire entend apporter aux exceptions à un retrait administratif du permis de conduire (et par analogie, selon la modification qu'il est prévu d'apporter à l'article 13 de la même loi en matière d'interdictions de conduire judiciaires) remettent pour partie en cause la volonté des auteurs du projet gouvernemental ayant souhaité limiter la portée des exceptions pour „renforcer l'effet dissuasif de la mesure administrative [ou judiciaire]". Le Conseil d'Etat se demande si à la fin du compte le libellé actuel laissant aux autorités administratives et judiciaires toute marge d'appréciation pour adopter les mesures de

suspension du droit de conduire aux situations individuelles n'aurait pas avantage à être maintenu, surtout que les conditions légales dans lesquelles la formule rédactionnelle nouvellement avancée pour faire jouer les exceptions contient nombre de points prêtant à interprétation, source potentielle de nouvelles contestations devant les juridictions.

Le Conseil d'Etat rappelle en outre que l'alinéa 1er qui vise la faculté du ministre de restreindre l'emploi ou la validité d'un permis de conduire permet de toute manière de continuer à appliquer des exceptions plus larges que celles susceptibles d'être prévues en vertu du nouvel alinéa 2.

Si la Chambre des députés n'entendait pas suivre sur ce point les observations qui précèdent, le Conseil d'Etat proposerait à titre tout-à-fait subsidiaire de revoir la rédaction prévue par l'amendement sous examen afin d'éviter l'insertion d'une phrase entière dans l'énumération reprise au nouvel alinéa 2. Par voie de conséquence, il suggérerait de limiter le libellé du point b) au texte suivant:

„b) le trajet d'aller et de retour … lieu du travail."

Par ailleurs, l'alinéa 2 nouveau serait dans ces conditions complété par une deuxième phrase rédigée comme suit: „Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être … s'adonner à son occupation professionnelle". La lisibilité de l'ajout y gagnerait sensiblement.

Amendement 2

Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas à l'ajout que la commission parlementaire prévoit d'apporter à la proposition de texte qu'il avait formulée dans son avis du 23 octobre 2012.

Il rappelle cependant que la matière concernée par les plaques rouges n'est pas à considérer comme matière réservée au sens de la Constitution, de sorte que le pouvoir réglementaire prévu par l'article 36 de la Constitution pourra intervenir de façon spontanée, c'est-à-dire sans qu'une base légale doive spécifiquement être prévue à cette fin.

Amendement 3a

Le catalogue des infractions donnant lieu à un retrait de points a été légèrement remanié par la commission parlementaire pour „respecter la logique dont fait état le Conseil d'Etat". Les corrections en question conduisent à un système où dorénavant les délits en matière d'alcoolémie au volant et de vitesse excessive seront sanctionnés avec la même sévérité (soit par un retrait de 6 points), que l'homicide involontaire, et où certaines contraventions emportent un retrait de 3 points, et d'autres un retrait de 2 points.

Le Conseil d'Etat rappelle que l'homicide involontaire, en ce qu'il est synonyme d'extinction de vies humaines, valeur suprême parmi les valeurs morales de l'humanité, aurait mérité un retrait de points susceptible de le distinguer des autres délits. L'approche préconisée par la commission parlementaire omet de prendre en compte cette dimension.

Quant à la distinction qu'il est prévu de retenir au niveau des contraventions graves, elle ne tient que très partiellement compte de la logique à laquelle la commission parlementaire se réfère. Dans son avis du 23 octobre 2012, le Conseil d'Etat avait souligné la nécessité de garder le parallélisme entre le degré de sévérité de la sanction pénale et le nombre de points à retirer. Certes, selon l'approche de la commission parlementaire, il n'y aura pas de contravention grave comportant le retrait d'un nombre de points égal à celui valant pour les délits. Il reste par contre que certaines contraventions graves, pourtant sanctionnées dans leur ensemble par les mêmes peines pénales, seront assorties d'un retrait de 3 points et d'autres d'un retrait de seulement 2 points, sans qu'*a priori* des motifs à la base de pareille distinction soient fournis. Le Conseil d'Etat apprécierait hautement que cette tache d'arbitraire soit éliminée du catalogue.

La commission parlementaire n'a pas jugé indiqué de remplacer le terme „inter-véhiculaire" au point 20) nonobstant le fait que le mot n'existe pas dans la langue française et que le terme suggère tant l'espace entre deux véhicules qui se suivent que celui entre deux véhicules qui se croisent ou se dépassent. Hormis les considérations d'opportunité évoquées dans l'avis du 23 octobre 2012 et tenant aux difficultés d'application de pareille règle notamment en cas de viscosité de la circulation, le Conseil d'Etat estime que la règle devrait uniquement s'appliquer au conducteur qui ne respecte pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui le précède.

Cette observation vaut également à l'article 7 du texte coordonné joint aux amendements qui a pour objet de remplacer l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955.

Au point 22), le Conseil d'Etat se doit d'attirer l'attention de la Chambre des députés sur un problème récurrent concernant la désignation des représentants de la Police grand-ducale dans les textes de loi. Le législateur a en effet, d'ailleurs avec l'accord du Conseil d'Etat, pris l'habitude de viser les „fonctionnaires" ou les „membres de la Police grand-ducale" sans préciser que la notion ne doit concerner que les fonctionnaires relevant du cadre policier au sens de l'article 18 de la loi modifiée du 31 mai 1999 concernant la Police et l'Inspection générale de la Police.

Enfin, quant à la manière de structurer le nouveau texte du paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi de 1955, le Conseil d'Etat préfère la présentation retenue dans le texte coordonné à celle qui apparaît sous l'amendement 3a.

Amendement 3b

Sans observation.

Amendement 3c

Le paragraphe 5 de l'article 2*bis* de la loi de 1955 prévoit actuellement qu'en vue de la reconstitution intégrale du capital de 12 points, le titulaire d'un permis de conduire ayant perdu des points doit justifier ne plus avoir commis de nouvelle infraction susceptible de lui faire perdre des points pendant un délai de 3 ans.

La commission parlementaire entend maintenir le délai de 3 ans uniquement dans l'hypothèse où l'une au moins des infractions commises a entraîné une perte d'au moins 3 points. Dans les autres cas, la mesure légale en question est allégée en ramenant ce délai de 3 à 2 ans.

Le Conseil d'Etat note que cette modification tend dans un sens contraire aux intentions affichées par les auteurs du projet de loi de rendre plus sévères les effets du système légal en place en matière de retrait de points. Comme il s'agit toutefois d'une question relevant de l'opportunité politique, il laisse à la Chambre des députés l'appréciation des suites à réserver à l'amendement sous examen.

Amendement 3d

Dans la mesure où le paragraphe 1er de l'article sous examen comporte des sanctions plus sévères que celles prévues par le régime légal en vigueur, le principe de la non-rétroactivité des sanctions de nature pénale est de plein droit applicable. Il en est de même du corollaire de ce principe qui veut que si la peine établie au moment du jugement diffère de celle du temps de l'infraction, c'est la peine la moins forte qui est appliquée.

L'alinéa 1er du paragraphe 3 de l'article sous examen est superfétatoire.

Le libellé de l'alinéa 2 conduit à prévoir une perte de points plus sévère en relation avec les infractions commises avant l'entrée en vigueur de la loi, si la condamnation judiciaire afférente ne devient effective qu'après la date de cette entrée en vigueur. Dans la mesure où le principe de la non-rétroactivité de la loi pénale n'est pas respecté, le Conseil d'Etat doit s'opposer formellement au texte proposé. Afin de rendre la disposition conforme à ce principe, il y a lieu de continuer à appliquer les dispositions actuelles aux infractions commises avant la prise d'effets de la loi en projet, et de n'appliquer les mesures plus sévères qu'aux infractions commises à partir de cette date, peu importe que l'infraction en question fasse l'objet d'un avertissement taxé ou d'une condamnation au pénal.

L'alinéa 3 ne fait que rappeler les principes du droit commun et s'avère dès lors superfétatoire.

Sur base de l'analyse qui précède, il y a lieu, de l'avis du Conseil d'Etat, de faire abstraction du nouveau paragraphe 3 de l'article 3 du texte coordonné par la commission parlementaire.

Il faut ajouter que si la loi en projet n'entrait pas en vigueur avant le 1er janvier 2014, l'insertion d'une date fixe (celle du 1er janvier 2014) pour mettre en vigueur les dispositions modificatives de l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 pourrait aboutir à l'application rétroactive de sanctions de nature pénale rendues plus sévères sous l'effet de la loi en projet. Le Conseil d'Etat devrait dans ces conditions s'opposer formellement au maintien de la date du 1er janvier 2014 comme date de mise en vigueur des dispositions en question.

Amendement 4

Cet amendement fait suite à une observation du Conseil d'Etat. Il ne donne pas lieu à observation.

Amendement 5

Cet amendement donne suite à une opposition formelle du Conseil d'Etat. Il ne donne pas non plus lieu à observation.

Amendement 6

Sans observation.

Amendement 7a

Sauf à écrire (nouveau texte proposé à l'endroit de l'article 13, paragraphe 1er, alinéa 2) „… ou en cas de récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il …", cet amendement ne donne pas lieu à observation.

Amendement 7b

Le Conseil d'Etat renvoie à son examen de l'amendement 1 pour rappeler ses doutes quant à l'opportunité du maintien du libellé nouvellement proposé pour le point b) du paragraphe 1*ter* de l'article 13 de la loi de 1955. En effet, plutôt que de rétrécir la portée des exceptions que le juge peut prévoir dans le cadre d'une interdiction de conduire judiciaire qu'il est amené à prononcer par une formule qui se caractérise à la fois par un libellé compliqué et par un effet plutôt réduit sur la marge d'appréciation actuelle dont dispose le juge pour limiter la portée d'une interdiction de conduire, l'opportunité du changement initialement prévu en la matière n'est plus donnée.

Amendement 7c

Le Conseil d'Etat se doit d'abord de rappeler ses observations au sujet de l'emploi de la notion „membres de la Police grand-ducale" formulées dans le cadre de l'examen de l'amendement 3.

Il entend par ailleurs réitérer la proposition qu'il avait faite dans son avis du 23 octobre 2012 à l'endroit de l'article XI du projet gouvernemental. Il lui paraît en effet hautement indiqué de créer à brève échéance un cadre légal approprié permettant aux juridictions amenées à prononcer une interdiction de conduire d'aligner la portée d'une éventuelle première interdiction, qui était assortie d'un sursis révoqué sous l'effet d'une nouvelle condamnation, à celle de la deuxième interdiction de conduire.

En vue de réduire le nombre des demandes en grâce suscitées par le problème évoqué, il lui semble en effet de mise de procéder dans les meilleurs délais à la solution préconisée (cf. procès-verbal de la réunion de la commission parlementaire du 10 avril 2013 – P.V. DEVDU 33, p. 37).

Amendement 8

Dans son avis du 23 octobre 2013, le Conseil d'Etat avait assorti d'une opposition formelle ses critiques relatives à la façon dont les auteurs du projet gouvernemental entendaient faire droit à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qui a jugé contraire aux exigences du droit européen le fait de placer un contrevenant non résident de l'Etat de l'infraction dans une situation „considérablement plus difficile et plus onéreuse" qu'un résident de l'Etat de l'infraction. A ce sujet, elle a notamment considéré comme excessive l'application dans les circonstances prévues par la législation belge d'une amende administrative augmentée de 50% pour le contrevenant non résident.

La commission parlementaire entend faire suite aux critiques précitées en proposant de fixer dorénavant le maximum de la consignation à un montant égal au maximum des amendes contraventionnelles prévues à l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Ce montant pourrait en outre être augmenté du „montant des frais de justice". La transposition dans des formes arithmétiques de cette approche montre que le montant réglementaire de la consignation pourrait dans ces conditions représenter jusqu'au quintuple, voire au sextuple ou au décuple de l'avertissement taxé actuellement appliqué, sans compter le montant des frais de justice susceptibles de s'y ajouter.

Dans ces conditions, le Conseil d'Etat se doit de constater que le texte de l'amendement proposé ne constitue pas vraiment une avancée par rapport à la disposition critiquée. Il ne se voit dès lors pas à même de lever son opposition formelle du 23 octobre 2012.

Il pourrait tout au plus s'accommoder d'une disposition prévoyant pour la consignation un montant correspondant à celui de l'avertissement taxé, mais augmenté d'un taux restant sensiblement en dessous de 50%. Quant aux frais de justice, le montant forfaitaire pour couvrir ceux-ci devrait être choisi en

sorte que le cumul avec celui de la consignation proprement dite reste également de façon significative en dessous de la barre correspondant à 150% du montant de l'avertissement taxé.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 12 juillet 2013.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Victor GILLEN

6399/08

N° 6399[8]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

SOMMAIRE:

page

Amendements adoptés par la Commission du Développement durable

1) Dépêche du Président de la Chambre des Députés à la Présidente du Conseil d'Etat (21.1.2015) 1
2) Texte coordonné 7

*

DEPECHE DU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES A LA PRESIDENTE DU CONSEIL D'ETAT

(21.1.2015)

Madame la Présidente,

J'ai l'honneur de vous soumettre ci-après une série d'amendements au projet de loi sous rubrique, amendements adoptés par la Commission du Développement durable lors de sa réunion du 14 janvier 2015.

Je vous joins, à titre indicatif, un texte coordonné tenant compte de ces propositions d'amendements de la Chambre des Députés, ainsi que des propositions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes.

*

Amendement 1 portant sur l'article 1er

L'article 1er se lira comme suit:

Art. 1er. ***Aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de*** *la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,* ***les termes „ministre des Transports", „Ministre des Transports" et „ministre ayant les Transports dans ses attributions" sont remplacés*** *par le terme „ministre".*

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013, le Conseil d'Etat suggère de faire l'inventaire des dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques dans lesquelles il s'impose de remplacer l'expression „Ministre des Transports" par „ministre" et de procéder de façon ponctuelle aux modifications en question. La Commission décide

donc d'amender l'article 1er afin d'y intégrer une disposition visant à substituer, dans les articles pertinents, les termes „ministre des Transports", „Ministre des Transports" et „ministre ayant les Transports dans ses attributions" par „ministre":

Amendement 2 portant sur l'article 3

L'article 3 se lira dorénavant comme suit:

Art. 3. *(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	*l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*6 points*
2)	*le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12*	*6 points*
3)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis*	*6 points*
4)	*les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*4 points*
5)	*– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,* *– le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable*	*4 points*
6)	*la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte*	*4 points*
7)	*le délit de fuite*	*4 points*
8)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers*	*4 points*
9)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum*	**4 points**
10)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré*	**4 points**
11)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*

12)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*
13)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant*	*2 points*
14)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés*	*2 points*
15)	*l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale*	*2 points*
16)	*l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité*	*2 points*
17)	*l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit*	*2 points*
18)	*l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs*	*2 points*
19)	*l'inobservation d'un signal C, 1a*	*2 points*
20)	*l'inobservation d'une distance,* **par rapport au véhicule qui précède***, correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération*	*2 points*
21)	*la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable*	*2 points*
22)	*le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation*	*2 points*
23)	*le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué*	*2 points*
24)	*le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué*	*2 points*

25)	– *l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection* – *le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement* – *l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication*	**2 points**
26)	***l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation***	***2 points***

"

~~***(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant:***~~

~~***„Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.***~~

~~***Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.***~~

~~***Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions.“***~~

(2) ~~*Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.*~~

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les ~~***condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des***~~ *infractions commises à partir du* ***1er juin 2015***.

~~***Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.***~~

Commentaire de l'amendement 2

– aux rubriques 9 et 10 du paragraphe 1, la Commission du Développement durable décide d'introduire un amendement afin de porter la réduction de 3 points à 4 points, comme cela était prévu dans le projet de loi initial. En effet, tant l'analyse des bilans des accidents routiers des années écoulées que la nature et l'évolution des infractions répertoriées dans le système du permis à points révèlent que la vitesse et l'alcool constituent les principales causes (présumées) des accidents et que le nombre des infractions et surtout celui des infractions susvisées est en augmentation;
– à la rubrique 20 du paragraphe 1, le Conseil d'Etat note que le terme „inter-véhiculaire“ suggère tant l'espace entre deux véhicules qui se suivent que celui entre deux véhicules qui se croisent ou se dépassent. Le Conseil d'Etat estime que la règle devrait uniquement s'appliquer au conducteur qui ne respecte pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui le précède. Afin de donner suite à cette remarque, la Commission du Développement durable décide d'amender ce point;
– à la rubrique 25 du paragraphe 1, la Commission propose de porter la réduction d'1 point à 2 points dans un souci de renforcer la sécurité routière;
– elle propose en outre d'ajouter *in fine* une nouvelle rubrique 26) visant à retirer des points au conducteur qui utilise notamment une tablette en conduisant, infraction qui n'est pas encore prévue dans le barème. En effet, le conducteur qui utilise sa tablette voit son attention détournée et constitue un risque pour la sécurité routière;
– quant au paragraphe 2 de l'article 3, le Conseil d'Etat note, dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013, que le paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi de 1955 prévoit actuellement qu'en vue de

la reconstitution intégrale du capital de 12 points, le titulaire d'un permis de conduire ayant perdu des points doit justifier ne plus avoir commis de nouvelle infraction susceptible de lui faire perdre des points pendant un délai de 3 ans. La commission parlementaire entend maintenir le délai de 3 ans uniquement dans l'hypothèse où l'une au moins des infractions commises a entraîné une perte d'au moins 3 points. Dans les autres cas, la mesure légale en question est allégée en ramenant ce délai de 3 à 2 ans. Le Conseil d'Etat note que cette modification va dans le sens contraire des intentions affichées par les auteurs du projet de loi de rendre plus sévères les effets du système légal en place en matière de retrait de points. La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat en ce qui concerne la réduction du délai de récupération de 3 à 2 ans pour les infractions donnant lieu à la perte de moins de 3 points et de ne pas modifier la législation actuellement en vigueur. Le paragraphe 2 de l'article 3 est donc supprimé;

– quant au paragraphe 3 (nouveau paragraphe 2) de l'article 3, le Conseil d'Etat note que, dans la mesure où le paragraphe 1er de l'article sous rubrique comporte des sanctions plus sévères que celles prévues par le régime légal en vigueur, le principe de la non-rétroactivité des sanctions de nature pénale est de plein droit applicable. Il en est de même du corollaire de ce principe qui veut que si la peine établie au moment du jugement diffère de celle du temps de l'infraction, c'est la peine la moins forte qui est appliquée. La Haute Corporation est donc d'avis que l'alinéa 1er du paragraphe 3 est superfétatoire. La Commission donne suite à cette remarque et supprime l'alinéa 1er de ce paragraphe.

  Pour ce qui est du libellé de l'alinéa 2, il conduit à prévoir une perte de points plus sévère en relation avec les infractions commises avant l'entrée en vigueur de la loi, si la condamnation judiciaire afférente ne devient effective qu'après la date de cette entrée en vigueur. Dans la mesure où le principe de la non-rétroactivité de la loi pénale n'est pas respecté, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au texte proposé. Afin de rendre la disposition conforme à ce principe, il y a lieu de continuer à appliquer les dispositions actuelles aux infractions commises avant la prise d'effets de la loi en projet, et de n'appliquer les mesures plus sévères qu'aux infractions commises à partir de cette date, peu importe que l'infraction en question fasse l'objet d'un avertissement taxé ou d'une condamnation au pénal. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et de libeller comme suit l'alinéa 2: „(2) Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015."

  Cet amendement implique également de supprimer l'alinéa 3, qui devient sans objet.

Amendement 3 portant sur l'article 7

L'article 7 se lira comme suit:

Art. 7. *L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

*„**Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.*

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

- *vitesse dangereuse selon les circonstances;*
- *inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;*
- *omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;*
- *omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;*
- *inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;*
- *inobservation du signal C,1a;*
- *omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;*

– *inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;*
– *défaut de maintenir une distance* ***correspondant à un temps*** *inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération* ***par rapport au véhicule qui précède****;*
– *infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;*
– *inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;*
– *conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;*
– *mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;*
– *défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);*
– ***inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran.***

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Commentaire de l'amendement 3

A la lumière de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et suite aux décisions prises à l'endroit de l'article 3 du projet de loi (cf. amendement 2), la Commission du Développement durable décide de:

– modifier le libellé du neuvième tiret afin de donner suite à la remarque du Conseil d'Etat selon laquelle la règle devrait uniquement s'appliquer au conducteur qui ne respecte pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui le précède;
– ajouter *in fine* du deuxième alinéa un nouveau tiret libellé comme suit: „– inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran."

Amendement 4 portant sur l'article 12

L'article 12 se lira comme suit:

Art. 12. *Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:*

*„****Art. 16.*** *Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende* ~~***et les frais de justice éventuels***~~*, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat.* ***Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.****"*

Commentaire de l'amendement 4

Dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013, le Conseil d'Etat rappelle que, dans son avis du 23 octobre 2012, il avait assorti d'une opposition formelle ses critiques relatives à la façon dont les auteurs du projet gouvernemental entendaient faire droit à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qui a jugé contraire aux exigences du droit européen le fait de placer un contrevenant non résident de l'Etat de l'infraction dans une situation considérablement plus difficile et plus onéreuse qu'un résident de l'Etat de l'infraction. Par le biais des amendements parlementaires du 8 mai 2013, la Commission du Développement durable a proposé de fixer dorénavant le maximum de la

consignation à un montant égal au maximum des amendes contraventionnelles prévues à l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Ce montant pourrait en outre être augmenté du montant des frais de justice. Dans ces conditions, le montant réglementaire de la consignation pourrait représenter jusqu'au quintuple, voire au sextuple ou au décuple de l'avertissement taxé actuellement appliqué, sans compter le montant des frais de justice susceptibles de s'y ajouter. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat ne peut que constater que le texte de l'amendement proposé ne constitue pas vraiment une avancée par rapport à la disposition critiquée. Il ne se voit dès lors pas à même de lever son opposition formelle du 23 octobre 2012. Il pourrait tout au plus s'accommoder d'une disposition prévoyant pour la consignation un montant correspondant à celui de l'avertissement taxé, mais augmenté d'un taux restant sensiblement en dessous de 50%. Quant aux frais de justice, le montant forfaitaire pour couvrir ceux-ci devrait être choisi en sorte que le cumul avec celui de la consignation proprement dite reste également de façon significative en dessous de la barre correspondant à 150% du montant de l'avertissement taxé.

Afin de répondre à cette opposition formelle, la Commission décide de faire correspondre le montant de la somme à consigner à celle de l'avertissement taxé et de faire par ailleurs abstraction des frais de justice. Cette approche est en ligne avec la jurisprudence de la Cour de Justice de l'Union européenne.

Au nom de la Commission du Développement durable, je vous saurais gré de bien vouloir m'envoyer l'avis du Conseil d'Etat sur les amendements exposés ci-dessus dans les meilleurs délais.

Copie de la présente est envoyée pour information au Premier Ministre, Ministre d'Etat, au Ministre du Développement durable et des Infrastructures, avec prière de transmettre les amendements à la Chambre de Commerce, à la Chambre des Métiers, à la Chambre des Salariés ainsi qu'à la Chambre d'Agriculture, et au Ministre aux Relations avec le Parlement.

Veuillez agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Mars DI BARTOLOMEO

*

TEXTE COORDONNE

(Le document de travail est le texte repris dans le document parlementaire 6399[6]. Les suggestions du Conseil d'Etat que la Commission a faites siennes sont soulignées. Les amendements sont soulignés et en gras)

PROJET DE LOI

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Art. 1er. **Aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de** la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, **les termes „ministre des Transports", „Ministre des Transports" et „ministre ayant les Transports dans ses attributions" sont remplacés** par le terme „ministre".

Art. 2. L'article 2 de la même loi est modifié comme suit:

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

„Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre", délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et

les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé:"

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante:

„Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

„Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal."

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme „taxe sur les véhicules automoteurs" est remplacé par „taxe sur les véhicules routiers".

Art. 3. (1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points

8)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
9)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	**4 points**
10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	**4 points**
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
14)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
15)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
16)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
17)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
18)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
19)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
20)	l'inobservation d'une distance, **par rapport au véhicule qui précède**, correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération	2 points

21)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
22)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
23)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
24)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
25)	– l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection – le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement – l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication	***2 points***
26)	**l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation**	**2 points**

"

~~(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant:~~

~~„Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.~~

~~Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.~~

~~Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions.“~~

(2) ~~Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.~~

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les **~~condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des~~** infractions commises à partir du **1er juin 2015**.

~~Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.~~

Art. 4. L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 3.** Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;
4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;
6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;
9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg.“

Art. 5. L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„Un règlement grand-ducal détermine les matières suivantes:

1. les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;
2. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories.“

Art. 6. L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er est complété in fine par le libellé suivant:

„Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.“

(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

„Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu:“

(3) Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

„4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation;“

(4) Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant:

„Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe.“

(5) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

„Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;

b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation."

(6) Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

„– ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule;"

Art. 7. L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

– vitesse dangereuse selon les circonstances;
– inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;
– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
– inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;
– inobservation du signal C,1a;
– omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;
– inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
– défaut de maintenir une distance **correspondant à un temps** inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération **par rapport au véhicule qui précède**;
– infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
– inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;
– conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
– mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;
– défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);
– **inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran.**

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Art. 8. L'article 10bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 10bis.** Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule."

Art. 9. L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 12.**

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
- pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants:

i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10;

ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels;

iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée

- reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
- est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
- est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un

animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal."

Art. 10. L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou en cas de récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable."

(2) Le paragraphe 1ter est remplacé par le libellé suivant:

„1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail.

Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle."

(3) Le paragraphe 2bis est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum."

Art. 11. L'alinéa 1 de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par la disposition suivante:

„En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale."

Art. 12. Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende ~~**et les frais de justice éventuels**~~, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. **Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.**"

Art. 13. A l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes:

(1) A l'alinéa premier du paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:

„dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner."

(2) L'alinéa premier du même paragraphe 1er est complété in fine par un point 5) libellé comme suit:

„5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.".

(3) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:

„dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner."

(4) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 4) est remplacé par le libellé suivant:

„4) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.".

Art. 14. Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

„a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier ou d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges;".

6399/09

N° 6399[9]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

DEUXIÈME AVIS COMPLÉMENTAIRE DU CONSEIL D'ÉTAT

(25.3.2015)

Par dépêche du 21 janvier 2015, le président de la Chambre des députés a soumis au Conseil d'État une série d'amendements relatifs au projet de loi sous objet que la commission du Développement durable avait adoptés lors de sa réunion du 14 janvier 2015.

Chacun des amendements était accompagné d'un commentaire. Le dossier communiqué le 21 janvier 2015 comportait en outre un texte coordonné tenant compte des propositions de modification du Conseil d'État que la commission parlementaire a fait siennes et intégrant le texte des amendements nouvellement proposés par la commission.

Le Conseil d'État entend prendre position comme suit au sujet des quatre amendements parlementaires:

Amendement 1 portant sur l'article 1er

Cet amendement fait suite à une observation du Conseil d'État concernant la désignation du membre du Gouvernement en charge de l'exécution administrative de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière sur toutes les voies publiques. La commission parlementaire reprend la suggestion du Conseil d'État de désigner ce membre du Gouvernement comme étant „le ministre ayant les Transports dans ses attributions" et d'ajouter que, par la suite, ce dernier sera désigné par les termes „le ministre".

Or, l'approche retenue n'est pas transposée avec la conséquence requise, alors que par exemple le paragraphe 1er, alinéa 2, et le paragraphe 3, alinéa 1er de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955 continuent à employer les termes respectifs de „ministre des Transports" et de „ministre des Transports ou son délégué"; à son tour, le paragraphe 6, alinéa 1er du même article 2 évoque toujours les termes „Ministre des Transports".

Le Conseil d'État demande, nonobstant d'autres modifications de la loi précitée du 14 février 1955 qui se trouvent en cours de procédure, d'assurer sur ce point précis la cohérence stylistique à travers l'intégralité du texte de la loi soumise à modification.

Amendement 2 portant sur l'article 3

Les modifications apportées aux rubriques 9 et 10 du paragraphe 1er de l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 tiennent compte de l'observation du Conseil d'État de retirer de façon générale le même nombre de points pour des infractions considérées comme „contraventions graves" aux termes de l'article 7 de la même loi.

Le redressement rédactionnel apporté à la rubrique 20 du même paragraphe répond à une demande du Conseil d'État. Toutefois, en vue de supprimer le terme „inter-véhiculaire" que les dictionnaires ne connaissent pas, le Conseil d'État propose d'écrire:

„20) l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes,".

La modification de la rubrique 26) comportant le retrait de deux points en cas d'utilisation d'un appareil doté d'un écran qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation ne donne pas lieu à observation quant au fond. Le Conseil d'État note cependant que la rédaction retenue s'écarte de celles des autres rubriques, alors qu'il est précisé que le retrait de points n'est possible que lorsque cet écran est utilisé par le conducteur „d'un véhicule en mouvement". Cette précision pourrait au même titre figurer dans le libellé de plusieurs des autres rubriques du relevé faisant l'objet de l'alinéa 1er du paragraphe 1er de l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955. Le Conseil d'État demande soit que les autres rubriques concernées soient adaptées dans le même sens, soit qu'il soit fait abstraction des termes „en mouvement" à la nouvelle rubrique 26. Par ailleurs, le texte retenu pourrait être simplifié en remplaçant les termes „d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran" par „d'un appareil doté d'un écran allumé".

La suppression décidée par la commission parlementaire du paragraphe 2 de l'article 3 du projet de loi ne donne pas lieu à observation.

En ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 3 (renuméroté paragraphe 2 à la suite de la suppression du paragraphe 2), la commission parlementaire a décidé de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État en ce qui concerne l'effet rétroactif que comportait le texte qui a fait l'objet de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 12 juillet 2013. La modification prévue permet au Conseil d'État de lever son opposition formelle, à condition qu'avant le 1er juin 2015 la procédure législative en cours puisse être terminée et la loi en projet entrer en vigueur.

Amendement 3 portant sur l'article 7

Même si quant à la structure de l'article à modifier le texte de l'amendement adopte celle du libellé actuel de l'article 7, le Conseil d'État donne à considérer que la lecture des dispositions et les références qui y sont faites seraient simplifiées si les tirets de l'énumération étaient remplacés par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante. Si la Chambre des députés décidait de le suivre sur ce point, il pourrait d'ores et déjà marquer son accord avec une telle modification.

Dans la ligne de la proposition de texte formulée ci-avant à l'endroit de la rubrique 20) dans le cadre de l'examen de l'amendement 2, le Conseil d'État propose de rédiger comme suit le texte figurant au neuvième tiret (point i) selon le Conseil d'État):

„i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède;".

Quant au quinzième et dernier tiret (point o) selon le Conseil d'État), le Conseil d'État se réfère à sa proposition de texte formulée à l'endroit de l'amendement 2 ci-avant en ce qui concerne plus particulièrement la nouvelle rubrique 26 à insérer au tableau repris à l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 et propose d'écrire:

„o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation."

Amendement 4 portant sur l'article 12

L'amendement sous examen tient compte de l'opposition formelle relative à l'alinéa 1er de l'article 16 de la loi précitée du 14 février 1955 que le Conseil d'État avait confirmée dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013.

L'opposition formelle en devient sans objet.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 25 mars 2015.

Le Secrétaire général, *La Présidente,*

Marc BESCH Viviane ECKER

6399/10

N° 6399[10]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(23.4.2015)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHE, Présidente-Rapportrice; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 21 février 2012 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 23 octobre 2012.

La Chambre de Commerce a émis son avis le 27 février 2012, la Chambre des Métiers le 19 mars 2012, la Chambre des Salariés le 27 mars 2012 et la Chambre d'Agriculture le 2 avril 2012.

Le 20 mars 2012, la Commission du Développement durable a désigné Mme Marie-Josée Frank comme Rapportrice du projet de loi; le 14 janvier 2015 la Commission du Développement durable nouvellement constituée a désigné Mme Josée Lorsché comme Rapportrice du projet de loi.

En date du 8 mai 2013, la Commission a adopté une série d'amendements parlementaires. Le Conseil d'Etat a émis son avis complémentaire le 12 juillet 2013.

La Commission du Développement durable nouvellement constituée a adopté une série d'amendements parlementaires en date du 21 janvier 2015. Le Conseil d'Etat a émis son deuxième avis complémentaire le 25 mars 2015.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 23 avril 2015.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Historique

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière, impliquant une adaptation et un renforcement des mesures pour lutter efficacement contre les accidents de la route. Il reprend plus particulièrement certaines mesures inscrites au plan d'action „sécurité routière", entériné par les principaux acteurs en matière de sécurité routière. Le projet de loi a été élaboré en étroite collaboration avec La Sécurité Routière, l'Automobile Club Luxembourg (ACL), l'Association des Victimes de la Route (AVR), le Ministère de la Justice, le Ministère de l'Intérieur et de la Grande Région, le Parquet général et la Police grand-ducale.

Pour rappel, il y a lieu de souligner que la commission du développement durable de la législature précédente avait d'ores et déjà examiné le projet de loi sous rubrique. Dans ce cadre, ladite commission avait apporté une série d'amendements parlementaires au texte initial qui avait été déposé en date du 21 décembre 2012 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures précédent, Monsieur Claude Wiseler.

Les amendements proposés par la commission parlementaire de l'époque avaient notamment comme objectif d'assouplir certains aspects du système du permis de conduire à points prévus dans le projet de loi. Les détails relatifs à ces amendements peuvent être consultés sur le document parlementaire 6399[6]. En outre, il est renvoyé aux procès-verbaux des réunions du 10 janvier 2013, 18 mars 2013 et 10 avril 2013 qui, quant à eux, renseignent plus particulièrement sur les discussions y relatives et les décisions prises par la commission parlementaire précédente.

Lors de l'examen des différents articles concernant le système du permis de conduire à points, les membres de l'actuelle commission du développement durable se sont mis d'accord de revenir sur le texte déposé par le ministre de l'époque. Par conséquent et en ligne avec Monsieur le Ministre François Bausch, la commission a décidé, en janvier 2015, de réintégrer les dispositions initiales concernant la répression de la conduite sous alcoolémie et des excès de vitesse en tant que causes principales des accidents graves de la route. Par ailleurs, la commission parlementaire a introduit une nouvelle infraction dans le barème du permis de conduire à points qui est reprise sous le chapitre „objet du projet de loi".

Le système du permis à points

Le permis à points qui a été introduit le 1er novembre 2002 en application de la loi du 2 août 2002, est un instrument relevant du droit administratif. Il s'appuie sur un système dissuasif avant d'être répressif en responsabilisant chaque titulaire personnellement de la gestion de son capital de points. Le caractère éducatif de ce système consiste dans la mise en place de formations permettant la récupération de points.

La suspension du droit de conduire entre en vigueur en cas d'épuisement des 12 points inscrits au permis de conduire. Actuellement, une seule infraction (homicide involontaire) peut faire perdre jusqu'à 6 points. Plusieurs infractions constatées simultanément peuvent faire perdre jusqu'à 8 points. Aucune infraction n'entraîne la perte de l'ensemble des points. Le retrait de points devient effectif au moment où la décision judiciaire devient irrévocable ou au moment du paiement de l'avertissement taxé. La perte de l'ensemble des points entraîne une suspension du droit de conduire de 12 mois. Une nouvelle perte de l'ensemble des points dans un délai de 3 ans donne lieu à une suspension de 24 mois.

Le délai de récupération des points est de 3 ans. La participation à un stage d'un jour permet de récupérer 3 points sans que le nouveau total puisse dépasser 12 points et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de trois ans.

Le retour au permis s'effectue après un cours de sensibilisation et d'information d'une durée de 5 jours. Lors de la restitution, le permis est à nouveau doté de 12 points.

Statistiques et bilan des accidents de la route

Quant aux causes principales des accidents mortels, les statistiques relèvent de manière évidente que la conduite sous l'emprise d'alcool et la vitesse excessive figurent parmi les premiers phénomènes à combattre pour augmenter la sécurité routière. D'après les statistiques de 2013, sur 41 accidents ayant entraîné 45 décès, 8 ont été en relation avec la consommation d'alcool (20%) et 16 étaient dus à une

vitesse excessive (39%). De façon plus globale, on peut constater que la grande majorité des pertes de points est liée à la conduite sous l'influence d'alcool qui se trouve souvent en relation avec un excès de vitesse. Le problème de la conduite sous l'emprise d'alcool ne se limite d'ailleurs pas aux jeunes, mais concerne tous les âges en tant que phénomène sociétal généralisé. En ce qui concerne la conduite sous l'influence de stupéfiants, celle-ci est susceptible d'altérer la vigilance au volant. Il est encore retenu d'aligner les seuils de drogues à ceux de la législation belge qui, en son temps, a servi de base pour la mise en place du cadre légal au Luxembourg afin de tenir compte du progrès technique en matière de dispositif de dépistage. En outre, il y a lieu de simplifier la procédure de dépistage de stupéfiants lorsqu'il existe des indices graves qui justifient à eux seuls l'exécution du test de la sueur ou de la salive sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés.

Le bilan établi fin 2014 a fait savoir que depuis la mise en place du permis à points, 594.652 points ont été retirés, 178.856 conducteurs ont été concernés par un retrait et 2.506 conducteurs ont perdu l'ensemble des points. Les avertissements taxés ont fait perdre 413.768 points. Les condamnations judiciaires ont mené au retrait de 180.891 points (alcool: 48,14%/vitesse: 24,29%/défaut d'assurance: 7,05%/délit de fuite: 6,96%/autres: 13,56%).

Reste à souligner que depuis l'application de la loi du 2 août 2002, le nombre de tués sur les routes a diminué considérablement, ce qui permet sans doute d'admettre qu'il existe une corrélation entre le système du permis à points et la diminution des accidents graves de la route. Il en découle que ce système peut être considéré comme constituant un moyen efficace pour augmenter la sécurité routière.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

L'objectif principal du projet de loi consiste à améliorer la sécurité routière, tout en intégrant certaines modifications de style et de précision aux lois susmentionnées sans toutefois en altérer le fond.

De façon générale, il s'agit de mettre en œuvre les mesures suivantes:

- adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre des points dans le cadre du système du permis à points;
- adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est sanctionnée sur le plan légal;
- adaptation des dispositions légales en matière d'interdiction judiciaire de conduire et de retrait administratif du permis de conduire.

Le projet de loi a également comme objet de

- modifier certaines dispositions relatives aux plaques rouges
- créer la base légale permettant au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile
- créer la base légale pour permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg
- créer la possibilité, dans le cas de la transcription, au nom d'un propriétaire résidant au Grand-Duché de Luxembourg, d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique européen, de renoncer sous certaines conditions au contrôle technique.

La commission a suivi le Conseil d'Etat au sujet de son opposition formelle formulée en ce qui concerne l'utilisation de plaques d'immatriculation „historiques" et pour ce qui est, en majeure partie, de ses observations d'ordre rédactionnel.

En outre, le texte initial a proposé de régulariser la situation des candidats de police dans le domaine de la circulation routière. En effet, dans le cadre de leur formation professionnelle de base, ceux-ci sont amenés à réguler la circulation et par conséquent à donner des injonctions aux usagers de la route.

Toutefois, en raison de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la disposition afférente est supprimée.

Finalement, le montant de la consignation à payer par le contrevenant routier non résident qui préfère au paiement de l'avertissement taxé d'être verbalisé en vue d'un procès-verbal, est adapté vers le bas pour tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, qui a jugé le système actuellement en place comme contraire à la jurisprudence européenne.

Du fait que l'objectif principal en matière de sécurité routière consiste dans l'adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre des points suite à une conduite de véhicule irresponsable, les modifications d'envergure au système actuel touchent en particulier les infractions énumérées ci-dessous:

1. le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum: **retrait de 4 points** (situation actuelle: - 2 points);
2. le délit de grande vitesse: **retrait de 6 points** (situation actuelle: - 4 points); à rappeler que le délit de grande vitesse est une infraction qui répond à la fois aux deux conditions suivantes:
   – excès de vitesse dépassant de plus de 50% le plafond réglementaire par rapport à la vitesse maximale autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à la vitesse maximale autorisée;
   – récidive intervenant aux cours des trois années après une première contravention grave ou une condamnation pour un délit en matière d'excès de vitesse; le délit de grande vitesse joue donc uniquement en cas de récidive.
3. la conduite avec un taux d'alcool d'au moins 0,8 g par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré: **retrait de 4 points** (situation actuelle: - 2 points);
4. la conduite avec un taux d'alcool supérieur ou égal à 1,2 g par litre de sang respectivement à plus de 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré: **retrait de 6 points** (situation actuelle: - 4 points);
5. la conduite sous l'influence de stupéfiants ou de médicaments: **retrait de 6 points** (situation actuelle: - 4 points);
6. l'utilisation du téléphone au volant sans kit mains libres: **retrait de 2 points** (situation actuelle: - 0 point) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle: 74 €);
7. l'utilisation d'un „tablet": **retrait de 2 points** (situation actuelle: - 0 point) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle: 0 €);
8. le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque – le non-respect de l'obligation des mesures relatives au siège enfant: **retrait de 2 points** (situation actuelle: - 1 point) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle: 49 €);
9. le non-respect d'une distance de sécurité: **retrait de 2 points** (situation actuelle: - 0 point) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle: 74 €);
10. le non-respect du signal routier du „Accès interdit": **retrait de 2 points** (situation actuelle: - 0 point).

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le premier avis du Conseil d'Etat date du 23 octobre 2012 et a figuré sur l'ordre du jour de la commission du développement durable de la législature précédente. Le Conseil d'Etat y a donné un bref aperçu des modifications envisagées par les auteurs du projet de loi tout en soulignant qu'elles n'auraient pas de lien entre elles, mais qu'elles se présenteraient sous forme d'un grand rapiéçage impliquant des dispositions très diverses. De plus, la Haute Corporation était d'avis qu'il serait hasardeux de comparer le système luxembourgeois à des systèmes étrangers et a considéré le projet de loi sous avis comme rupture partielle avec la logique inhérente au régime légal en place.

L'absence d'analyse sur les causes de l'augmentation des infractions „vitesse" et „alcool" et du nombre de récidivistes, l'absence de bilan du nouveau régime de sanction, l'absence d'évaluation du taux des hypothèses faisant perdre des points pour deux ou plusieurs infractions constatées en une seule

fois et le défaut d'établir la proportionnalité des infractions „nouvelles" dans la production d'accidents graves ont figuré parmi d'autres points soulevés par le Conseil d'Etat. Dans cet esprit, il a marqué ses plus vives réticences face à la manière de définir l'ordre de grandeur des sanctions.

Le projet de loi initial a en outre mené le Conseil d'Etat à formuler 6 oppositions formelles concernant entre autres des incohérences institutionnelles relatives aux prérogatives que les auteurs du projet de loi ont voulu conférer aux agents stagiaires de la police grand-ducale, voire à la jurisprudence européenne dans le contexte de la fixation de la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé que les auteurs du projet de loi ont voulu faire augmenter des frais de justice usuellement appliqués. Le Conseil d'Etat s'est également opposé formellement à l'intégration du numéro d'immatriculation et du signe distinctif national dans un seul et même support en vue de la préservation du patrimoine automobile qui a fait l'objet de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

Au cours de sa réunion du 14 janvier 2015, la commission du développement durable actuelle s'est d'abord penchée sur l'historique du projet pour ensuite mettre l'accent sur la finalisation du projet de loi afin d'accélérer le renforcement de la sécurité routière en tant qu'objectif principal du projet de loi. Dans cet ordre d'idées, la commission a tenu compte des 6 oppositions formelles que le Conseil d'Etat avait déjà soulevées dans son avis du 23 octobre 2012, des 2 oppositions formelles formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013, ainsi que de quelques remarques supplémentaires que la Haute Corporation a formulées dans son deuxième avis complémentaire en date du 25 mars 2015. En ce qui concerne la réduction du délai de récupération de 3 à 2 ans pour les infractions donnant lieu à la perte de moins de trois points, la commission a décidé majoritairement de suivre le Conseil d'Etat et de ne pas réduire ce délai, tel que proposé par la commission de l'époque dans le cadre de ses amendements parlementaires. Le „commentaire des articles" afférent au présent document reprend tous les détails et amendements relatifs aux articles visés.

*

V. AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

Dans son avis du 27 mars 2012, la Chambre des Salariés reprend les modifications à apporter à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière et soulève que le projet de loi sous avis s'inscrit dans la déclaration gouvernementale de 2009 en matière de renforcement de la sécurité routière qui s'appuie sur le fait que depuis 2001, le Luxembourg a réussi à diminuer le nombre des accidents mortels de 50% en alternant les mesures préventives et répressives. Sous réserve de quelques petites modifications textuelles proposées par la Chambre des Salariés, elle marque son accord au projet de loi.

*

VI. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Dans son avis datant du 27 février 2012, la Chambre de Commerce accueille favorablement la volonté des auteurs du projet de loi de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière et note leur volonté de s'aligner sur ce qui est pratiqué dans les autres Etats membres de l'Union Européenne. Plus particulièrement, la chambre professionnelle salue la possibilité pour le juge d'apprécier au cas par cas des dérogations à l'interdiction de conduire dans le contexte d'une activité professionnelle et de la garde d'enfants.

Concernant la possibilité d'immatriculation de véhicules pour des personnes non résidentes au Luxembourg, la Chambre de Commerce attire l'attention sur le fait que des sociétés détournent cette possibilité et offrent leurs services pour permettre à des personnes physiques et morales domiciliées à l'étranger d'immatriculer leurs véhicules au Luxembourg et de profiter par ce biais de certains avantages financiers sans pour autant apporter une quelconque contribution à l'économie luxembourgeoise.

*

VII. AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

La Chambre des Métiers n'a pas d'observations particulières à formuler par rapport au projet de loi lui soumis pour avis et se limite à résumer les modifications que le projet entend apporter à la législation en vigueur.

*

VIII. AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE

La Chambre d'Agriculture approuve la totalité des modifications législatives envisagées par les auteurs du projet de loi en soulignant qu'elles ne sont nullement exagérées. Dans cet ordre d'idées, la chambre professionnelle soutient l'objectif de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière.

*

IX. PRISE DE POSITION DE L'ASSOCIATION DES VICTIMES DE LA ROUTE

Dans son courrier du 20 décembre 2013, le président de l'AVR s'exprime clairement en faveur de la révision du barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système de permis à points. Tout en soulignant que la situation actuelle en matière d'accidents graves est loin d'être satisfaisante, le représentant de l'AVR soutient toute mesure en faveur de la diminution des dangers et de l'augmentation de la sécurité sur nos routes.

*

X. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

Article Ier initial (nouvel article 1er)

Cet article a pour objet de remplacer les termes „ministre des Transports" par les termes „ministre ayant les Transports dans ses attributions", et ce afin de prendre en considération la répartition des compétences entre les différents membres du Gouvernement. Dans sa version initiale, il est libellé comme suit:

> ***Art. Ier. –*** *Dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le terme „ministre des Transports" est remplacé par le terme „ministre ayant les Transports dans ses attributions".*

Dans son avis du 23 octobre 2012, le Conseil d'Etat se déclare d'accord avec ce changement, surtout que la nouvelle façon de libeller la fonction du ministre du ressort répond davantage aux exigences de l'article 76 de la Constitution. Il est toutefois d'avis qu'il y aurait lieu de retenir à la première mention du ministre que, par après, celui-ci pourra être désigné par la formule abrégée, conformément aux usages légistiques ayant cours. Le Conseil d'Etat propose donc de désigner à la phrase introductive du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques le ministre du ressort visé par les termes „le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre"", tout en se limitant au seul mot „ministre" aux endroits consécutifs de la loi où il est fait référence au membre du Gouvernement en question.

Les amendements parlementaires du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant à l'article 1er:

> ***Art. 1er.*** *Dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le terme „ministre des Transports" est remplacé par le terme „ministre".*

Dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il conviendrait de faire l'inventaire des dispositions de la loi précitée du 14 février 1955 dans lesquelles il s'impose de remplacer l'expression „Ministre des Transports" par „ministre" et de procéder de façon ponctuelle aux modifications en question. La Commission décide donc d'amender l'article 1er afin d'y intégrer une disposition visant à substituer, dans les articles pertinents, les termes „ministre des Transports", „Ministre des Transports" et „ministre ayant les Transports dans ses attributions" par „ministre":

Art. 1er. *Aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes „ministre des Transports", „Ministre des Transports" et „ministre ayant les Transports dans ses attributions" sont remplacés par le terme „ministre".*

Dans son deuxième avis complémentaire du 25 mars 2015, le Conseil d'Etat constate que cet amendement fait suite à une observation de sa part concernant la désignation du membre du Gouvernement en charge de l'exécution administrative de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière sur toutes les voies publiques. La commission parlementaire reprend la suggestion du Conseil d'Etat de désigner ce membre du Gouvernement comme étant „le ministre ayant les Transports dans ses attributions" et d'ajouter que, par la suite, ce dernier sera désigné par les termes „le ministre". Or, l'approche retenue n'est pas transposée avec la conséquence requise, alors que par exemple le paragraphe 1er, alinéa 2, et le paragraphe 3, alinéa 1er de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955 continuent à employer les termes respectifs de „ministre des Transports" et de „ministre des Transports ou son délégué"; à son tour, le paragraphe 6, alinéa 1er du même article 2 évoque toujours les termes „Ministre des Transports". Le Conseil d'Etat demande d'assurer sur ce point précis la cohérence stylistique à travers l'intégralité du texte de la loi soumise à modification.

La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque et de compléter l'article 1er comme suit:

Au paragraphe 1er, alinéa 2, au paragraphe 3, alinéa 1er et au paragraphe 6, alinéa 1er de l'article 2 ainsi qu'aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes „ministre des Transports", „Ministre des Transports", „ministre des Transports ou son délégué" et „ministre ayant les Transports dans ses attributions" sont remplacés par le terme „ministre".

Article II initial (nouvel article 2)

Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

Art. II. – *L'article 2 de la même loi est modifié comme suit:*

1. *La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:*

   „Le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé:"

2. *Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante:*

   „Dans les mêmes conditions, le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

   1. *les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,*
   2. *le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,*
   3. *le trajet effectué par la personne concernée pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec elle, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle,*

   sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent."

3. *L'alinéa premier du paragraphe 5 est complété in fine par la phrase suivante:*

   „Il en est de même des autorisations pour l'utilisation de plaques rouges et des documents qu'un règlement grand-ducal peut prescrire en vue de l'utilisation de ces plaques."

4. *Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme „taxe sur les véhicules automoteurs" est remplacé par „taxe sur les véhicules routiers".*

Le Conseil d'Etat constate que le texte de cet article prévoit que la compétence de délivrer les permis de conduire appartient au ministre du ressort et à son délégué. Il estime que cela se heurte aux dispo-

sitions de l'article 76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc l'organisation de son Gouvernement. Il n'est dès lors pas permis au législateur d'organiser au sein du pouvoir exécutif des délégations d'un membre du Gouvernement à un fonctionnaire. Le Conseil d'Etat s'oppose donc formellement au maintien des mots „ou son délégué" dans le texte. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et de supprimer toutes les occurrences de l'expression „ou son délégué" dans le texte.

Le paragraphe 1er a pour objet de remplacer la phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955, article traitant des mesures administratives que le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre dans certaines conditions à l'égard des titulaires et demandeurs de permis de conduire. Le texte proposé reste inchangé par rapport au libellé actuel, sauf à tenir compte de la modification générale énoncée sous l'article 1er. Conformément à son observation à l'endroit de l'article 1er, le Conseil d'Etat propose d'écrire „Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre" ". La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Le paragraphe 2 de l'article sous rubrique prévoit d'insérer après le premier alinéa du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi de 1955, un alinéa nouveau ayant comme objectif d'apporter des précisions quant à la possibilité de restreindre l'emploi du permis de conduire par la voie administrative et d'énoncer de façon limitative les trajets qui peuvent, le cas échéant, être exemptés d'une mesure administrative de retrait du permis de conduire. Il s'agit des trajets que la personne concernée est amenée à effectuer pour préserver son activité professionnelle.

En ce qui concerne l'inscription d'éventuelles mentions restrictives sur le permis de conduire, le Conseil d'Etat note à juste titre que le format du nouveau modèle de permis de conduire ne permet plus de faire figurer le libellé exhaustif de pareilles restrictions sur le permis, faute d'espace disponible à cet effet. En conformité avec l'Annexe I de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire, il est prévu de mentionner ces restrictions sur le permis de conduire moyennant l'apposition de codes nationaux correspondants au verso du permis de conduire (rubrique 12). Dans cet ordre d'idées, il est fait abstraction de la faculté donnée par ladite directive d'inscrire d'autres mentions éventuelles dans les rubriques 13 et 14 du permis de conduire.

La Haute Corporation estime en outre qu'en maintenant dans la phrase introductive de l'article 2 de la loi de 1955 les termes „restreindre leur validité", le texte est redondant par rapport à la nouvelle disposition que les auteurs du projet entendent introduire grâce au paragraphe 2 de l'article II. Elle est d'avis que dans la mesure où le nouvel alinéa qu'il est proposé d'insérer au paragraphe 1er de l'article 2 de la loi de 1955, règle avec précision la façon de restreindre la validité d'un permis de conduire, il y a lieu de supprimer dans la phrase introductive de l'alinéa 1er du même paragraphe les termes „restreindre leur validité". La phrase introductive du nouvel alinéa en projet aura à son tour avantage à se lire comme suit: *„Le ministre peut en outre restreindre l'usage d'un permis de conduire à certaines catégories de véhicules, à certains trajets ou à des emplois autrement limités et énumérés ci-après:"*. La commission parlementaire est d'avis qu'il n'y a pas lieu de suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de supprimer les termes *„restreindre leur validité"* dans la phrase introductive du nouvel alinéa en projet. En effet, il s'agit en l'occurrence de la possibilité pour le Ministre de limiter le permis de conduire dans le temps, alors que les restrictions dont question au paragraphe 2 ont trait à l'emploi du permis de conduire (p. ex. limitation à certains trajets).

La Commission du Développement durable se propose en outre de reprendre la proposition de la Chambre des salariés, afin de rendre les dispositions du paragraphe 2 plus générales pour tenir compte notamment du cas de parents divorcés.

Le paragraphe 3 de l'article sous rubrique a pour objet de modifier l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, afin d'établir une distinction entre les plaques d'immatriculation et les signes distinctifs particuliers déjà mentionnés dans le texte actuel, tout en évoquant en sus les plaques rouges qui constituent aussi des éléments d'identification d'un véhicule tout en se distinguant tant des plaques d'immatriculation courantes que des signes distinctifs particuliers. Quant au fond, cette modification ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, qui propose toutefois de ne pas faire référence à un règlement grand-ducal qui fixerait les conditions d'utilisation des plaques rouges, mais de compléter comme suit la phrase formant l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955: *„Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers, aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe*

distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation sont délivrés et retirés par le ministre." La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat, tout en complétant le libellé, afin de créer la base légale pour la fixation, par règlement grand-ducal, des conditions de délivrance, d'utilisation et de retrait des plaques rouges.

Les modifications reprises sous le paragraphe 4 de l'article II ont pour objet de modifier les première et deuxième phrases de l'alinéa 3 du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, en adaptant la terminologie en matière de taxes à celle introduite par la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement. Ces modifications ne donnent pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

Les amendements parlementaires du 8 mai 2013 ont ainsi réservé le libellé suivant à l'article 2:

Art. 2. *L'article 2 de la même loi est modifié comme suit:*

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

„Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre", délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé:"

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante:

„Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent."

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

„Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal."

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme „taxe sur les véhicules automoteurs" est remplacé par „taxe sur les véhicules routiers".

Dans son avis du 12 juillet 2013, le Conseil d'Etat est d'avis que les allégements que la commission parlementaire entend apporter aux exceptions à un retrait administratif du permis de conduire, à l'endroit du paragraphe 2 de cet article, remettent en cause la volonté des auteurs du projet gouvernemental ayant souhaité limiter la portée des exceptions pour renforcer l'effet dissuasif de la mesure administrative ou judiciaire. Le Conseil d'Etat est en outre d'avis que la formule rédactionnelle avancée par les auteurs des amendements parlementaires pour faire jouer les exceptions contient nombre de points prêtant à interprétation, source potentielle de nouvelles contestations devant les juridictions. Il propose donc de maintenir le libellé initial. Si la Chambre des députés n'entendait pas suivre sur ce point les observations qui précèdent, le Conseil d'Etat proposerait à titre tout à fait subsidiaire de revoir la rédaction prévue afin d'éviter l'insertion d'une phrase entière dans l'énumération reprise au nouvel alinéa 2. Par voie de conséquence, il suggérerait de limiter le libellé du point b) au texte suivant: „b) le trajet d'aller et de retour … lieu du travail." Par ailleurs, l'alinéa 2 nouveau serait dans ces conditions complété par une deuxième phrase rédigée comme suit: „Le trajet visé au point b) de la phrase précé-

dente peut ne pas être … s'adonner à son occupation professionnelle". La lisibilité de l'ajout y gagnerait sensiblement. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat pour ce qui est de revoir la rédaction du point b) de l'alinéa 2. L'article 2 se lira donc comme suit:

Art. 2. *L'article 2 de la même loi est modifié comme suit:*

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

„Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre", délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé:"

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante:

„Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

„Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal."

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme „taxe sur les véhicules automoteurs" est remplacé par „taxe sur les véhicules routiers".

Article III initial (nouvel article 3)

Cet article a comme objet de modifier le paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi de 1955, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points. Il se propose d'adapter le barème des infractions en augmentant le nombre de points à retirer pour les infractions ayant un grand impact sur la sécurité routière, d'une part, et de le compléter par des nouvelles infractions dont les effets négatifs sur la conduite en toute sécurité ne restent plus à démontrer, d'autre part. Le barème est par ailleurs complété par quatre nouvelles infractions. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. III. – Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la même loi est remplacé par le libellé suivant:

„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points

4)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
5)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
6)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
7)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
8)	le délit de fuite	4 points
9)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 4) ci-avant	2 points
14)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points

15)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
16)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
17)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
18)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
19)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
20)	l'inobservation d'une distance correspondant à un temps intervéhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération	2 points
21)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
22)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6 ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
23)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
24)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
25)	– l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection – le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement – l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication	1 point

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi projettent de modifier le tableau des infractions routières qui, selon le dispositif légal en place, sont susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points retirés en cas d'ivresse ou d'influence d'alcool, voire de consommation de drogues ou de prise excessive de médicaments, en cas de délit de grande vitesse, ainsi qu'en l'absence de port de la ceinture ou du casque de protection.

Il rappelle que le système en place répond à une logique conceptuelle claire et cohérente. Actuellement, une seule infraction, l'homicide involontaire commis en matière de circulation routière, est sanctionnée par un retrait de 6 points. Les condamnations pour les autres délits en matière de circulation emportent un retrait de 4 points. Les contraventions graves retenues dans une décision judiciaire ou ayant fait l'objet d'un avertissement taxé font perdre 2 points. Enfin, le défaut de porter la ceinture de sécurité ou le casque de protection se solde par la perte d'un point.

Selon le Conseil d'Etat, il est à craindre que l'approche préconisée par les auteurs du projet de loi ne rompe avec ce concept et ne détruise pour partie la logique inhérente au régime légal actuel, sans que les auteurs livrent pour autant les motifs justifiant leur démarche et sans que les modifications laissent transpercer une nouvelle logique compréhensible pour l'usager de la route.

Le Conseil d'Etat croit pouvoir interpréter les modifications projetées comme une tentative de renforcer le caractère dissuasif du permis à points notamment en relation avec des infractions caractérisées soit par leur intervention fréquente, soit par la gravité de leurs conséquences relevées par l'accidentologie. Or, il rappelle que c'est moins le caractère de la peine susceptible d'être encourue que le risque d'être trouvé en faute qui exerce l'effet dissuasif recherché. Aussi l'intensification des contrôles routiers sous forme d'une présence spatiale et temporelle ciblée des unités de la police de la route devrait-elle avoir la priorité dans la lutte contre l'insécurité routière.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat déplore ne pas disposer des données statistiques utiles pour pouvoir évaluer le taux des hypothèses faisant perdre des points pour deux ou plusieurs infractions constatées en une seule fois. En effet, les dispositions de l'alinéa 5 du paragraphe 1er de l'article 2*bis* de la loi de 1955 limitent à respectivement 6 et 8 le nombre de points qu'un contrevenant peut perdre en une seule fois.

Dans les conditions données, le Conseil d'Etat recommande vivement de maintenir un système de retrait des points où toute condamnation pour un délit routier entraîne la perte de 4 points, les contraventions graves continuant par ailleurs à être sanctionnées par la perte de 2 points. Afin de respecter la logique dont fait état le Conseil d'Etat, la commission parlementaire a décidé d'amender l'article afin de prévoir les réductions de points suivantes:

– Contravention: 0 ou 1 point
– Contravention grave: 0, 2 ou 3 points
– Délit: 0, 4 ou 6 points.

Examen des rubriques du tableau de l'article 3:

Selon le Conseil d'Etat, les auteurs manquent d'expliquer pourquoi ils entendent affecter d'une perte de 4 points la contravention grave inscrite à la rubrique 4 du tableau. Ou bien, le fait de rouler à une vitesse de plus de 50% supérieure aux limites réglementaires applicables est considéré comme délit, et alors la perte de 4 points répond à la logique retenue par ailleurs en la matière. Ou bien, cette infraction est considérée comme contravention grave, conformément à la proposition de modification afférente de l'article 7 de la loi de 1955, et alors le nombre de points à retirer devrait en toute conséquence se limiter à 2. Or, la concordance du système pénal applicable en matière de circulation routière exige que le niveau des peines pénales et le nombre de points perdus restent en phase et s'appliquent de façon cohérente à l'ensemble des délits et des contraventions graves.

Le Conseil d'Etat constate que les rubriques 10, 11 et 12 ayant trait à des contraventions en matière d'alcool au volant innovent par rapport aux dispositions actuelles. En effet, le tableau en vigueur distingue en ses rubriques 8 et 9 les infractions déterminées à l'article 12 de la loi de 1955 ayant trait à la lutte contre l'alcool au volant. Les délits sont sanctionnés par une perte de 4 points et les contraventions graves par une perte de 2 points.

Le projet de loi entend ne rien changer au libellé de la rubrique 8 relative aux délits et reprise comme rubrique 2 au nouveau tableau, mais de l'assortir d'une perte de 6 points. Le Conseil d'Etat rappelle ses critiques quant au changement projeté de la pondération en question.

Quant aux contraventions graves, le libellé de la rubrique 9 du tableau actuel est modifié, de toute apparence, pour tenir compte des changements que la loi du 18 septembre 2007 a apportés à l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955. Les infractions prévues aux points 4, 5 et 6 de ce paragraphe sont qualifiées de contraventions graves. C'est dire que constituent des contraventions graves les alcoolémies d'au moins 0,5 g et inférieures à 1,2 g ainsi que, si ce taux n'est pas atteint, la présence de signes manifestes d'influence d'alcool. Il en est de même des personnes mentionnées au point 6 si l'alcoolémie constatée atteint 0,2 g.

De l'avis du Conseil d'Etat, il y a lieu de ne pas non plus rompre avec la logique du tableau actuel et de fixer de façon générale à 2 le nombre de points perdus intervenant en relation avec des contraventions graves.

En tout état de cause, le Conseil d'Etat marque ses plus vives réticences face à l'intention de retenir un retrait de 4 points pour certaines contraventions graves. Si une infraction, qualifiée de contravention

grave ou de contravention, mérite pour des considérations de lutte contre l'insécurité routière le retrait d'un nombre plus important de points, il ne sera que logique d'en changer la qualification en vue d'en faire un délit et d'en adapter en conséquence les peines pénales.

Le Conseil d'Etat recommande encore en relation avec le libellé des rubriques 2, 10, 11 et 12 d'écrire, à l'instar du texte retenu par ailleurs, „propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal" pour rester en phase avec la rédaction de l'article 12. La Commission décide de suivre, en partie, cette recommandation en ajoutant à la rubrique 2 le terme „détenteur ou gardien", aux rubriques 10, 11 et 12 celui de „gardien". Le terme de „détenteur ou gardien … d'un animal" n'est pas retenu puisqu'un cavalier, par exemple, n'a pas besoin de permis de conduire pour circuler sur la voie publique et ne peut donc pas perdre de point(s) en cas d'infraction. Le texte du Conseil d'Etat n'étant pas suivi entièrement, cette modification constitue un amendement.

Selon le Conseil d'Etat, le libellé des trois rubriques 10, 11 et 12 pourrait être simplifié en remplaçant le texte en question par le libellé suivant: „(…) Le fait de commettre comme conducteur ou comme propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal l'une des contraventions graves prévues à l'article 12 …… 2 points". La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat alors que le nombre de points à retirer varie entre 3 et 2 points en fonction de la gravité de la contravention grave.

Dans la mesure où le Conseil d'Etat est suivi quant à ses observations à l'endroit de la rubrique 4 du tableau, il n'est pas nécessaire de changer le libellé de la rubrique 10 du tableau. Pour rester dans la „logique" du Conseil d'Etat et ne pas sanctionner par un retrait de 4 points une infraction autre qu'un délit, le nombre de points à retirer pour les contraventions graves prévues aux rubriques 4 et 10 (9 et 10 dans la proposition amendée) est fixé à 3 points.

Le Conseil d'Etat constate que l'exposé des motifs et le commentaire des articles III et VIII restent muets sur les raisons qui justifieraient de faire des infractions reprises aux rubriques 19 et 20 du nouveau tableau des infractions routières censées faire perdre des points. Ni quant à l'inobservation du signal C, 1a, ni quant à l'inobservation de respecter un intervalle minimal par rapport au conducteur devançant, le Conseil d'Etat n'est à même d'apprécier le bien-fondé de qualifier désormais ces infractions de contraventions graves. Il reste réservé quant à l'opportunité d'allonger le relevé des infractions donnant lieu à une perte de points, s'il n'est pas établi que les infractions considérées interviennent plus que proportionnellement dans la genèse des accidents de la route, ou sont responsables d'accidents graves. Il donne encore à considérer que, dans le premier des cas, ce seront de toute vraisemblance en particulier les cyclistes qui contreviennent à l'interdiction d'accès signifiée pour le signal C, 1a. En ce qui concerne le deuxième cas, il hésite à suivre les auteurs du projet de loi alors qu'il craint qu'en pratique il ne soit extrêmement difficile pour les instances chargées du contrôle routier ainsi que pour les autorités judiciaires de relever l'infraction, voire de condamner l'auteur. Il estime encore qu'il faudra désigner comme seul responsable de la non-observation de l'intervalle le conducteur qui suit, alors que le libellé proposé conduit à incriminer tant le conducteur qui devance que celui qui suit. Le terme „inter véhiculaire" est inconnu des dictionnaires. Enfin, le texte ne permet pas de dire s'il s'agit de la distance latérale entre deux véhicules ou de celle entre deux véhicules qui se suivent.

Quant à la rubrique 19, les représentants du ministère expliquent que la Police grand-ducale avait proposé le retrait de 2 points sur cette infraction vu sa gravité en cas de non-respect, mais également pour des raisons de cohérence. En effet, à part les infractions sur le stationnement, la grande majorité des infractions concernant le non-respect de signaux est sanctionné par une amende de 74 euros. Les quelques articles sanctionnés par une amende de 145 euros engendrent également un retrait de 2 points, sauf l'inobservation du signal „accès interdit".

En ce qui concerne la rubrique 20, les représentants du ministère indiquent qu'en l'absence d'un appareil permettant de constater l'inobservation de la distance de sécurité, la Police grand-ducale partage l'avis du Conseil d'Etat et qu'elle n'est donc pas demanderesse de cette modification législative à l'heure actuelle tout en sachant qu'il existe bel et bien sur le marché des appareils permettant le constat de telles infractions. Le Ministre explique cependant qu'au cours de différentes entrevues entre son ministère et les représentants de plusieurs associations (sécurité routière, victimes de la route), ces derniers ont insisté sur l'utilité de l'introduction de cette infraction parmi celles donnant lieu à une réduction de points. Une telle mesure est d'ailleurs déjà d'application en France et en Allemagne. Il est encore rappelé que l'infraction en tant que telle apparaît déjà dans la version actuelle du Code de la route.

Même si le terme „intervéhiculaire“ est inconnu des dictionnaires, les membres de la commission parlementaire le jugent tout à fait compréhensible.

Faute d'argumentaire dans l'exposé des motifs et le commentaire des articles, le Conseil d'Etat omet de se prononcer sur la nouvelle qualification comme contravention grave du défaut de porter la ceinture de sécurité ou le casque de protection (rubrique 24).

La rubrique 25 est, elle aussi, nouvellement introduite dans le tableau des infractions susceptibles de donner lieu à un retrait de points. Ici encore, le Conseil d'Etat aurait souhaité une motivation un peu plus explicite quant au bien-fondé de la démarche proposée par les auteurs. Il se demande pourquoi les auteurs ont opté pour intégrer le libellé de trois infractions certes voisines, mais néanmoins différentes sous une même rubrique, contrairement à l'approche des autres infractions reprises dans le tableau. Il recommande enfin de limiter le libellé figurant *in fine* du troisième tiret au texte suivant: „… pendant la communication“.

Les représentants du ministère indiquent que, selon la Police grand-ducale, la croissance exponentielle et généralisée de l'utilisation des téléphones mobiles au volant engendre une distraction du conducteur entraînant une augmentation incontestable du risque d'accident. Le fait de décerner un avertissement taxé de 74 euros à lui seul n'entraîne pas l'effet dissuasif souhaité de sorte que le retrait complémentaire d'un point constitue certainement un effet dissuasif supplémentaire. Le regroupement de trois infractions au sein d'une seule rubrique a eu lieu sur recommandation du parquet. Ces infractions figurent déjà en tant que telles dans le catalogue des avertissements taxés.

Il est encore précisé qu'en France, l'usage de distracteurs est désormais plus sévèrement réprimé. En effet, l'utilisation du téléphone portable est considérée comme étant la quatrième cause d'accident mortel après la vitesse excessive, la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants et le non-respect des règles de priorité. Par conséquent, le décret du 5 janvier 2012 a marqué un renforcement des sanctions en cas d'infractions routières concernant entre autres l'usage d'un téléphone tenu à la main (L'amende passe de 35 à 135 euros et le retrait de deux à trois points sur le permis de conduire). Cette initiative des homologues français est l'une des raisons parmi d'autres pour lesquelles la Police grand-ducale a soutenu le Ministère dans ces démarches.

Au vu de ces arguments, la commission parlementaire décide de maintenir le texte de la rubrique 25 dans sa version initiale.

Finalement, la commission parlementaire propose encore d'amender l'article 3 afin de réduire le délai de récupération pour obtenir la reconstitution totale du capital de points. Actuellement, ce délai est de trois ans sans infraction. Alors que le système français du permis à points est généralement plus sévère que le système luxembourgeois actuellement applicable, le Code de la Route français prévoit une modulation du délai légal en fonction de la gravité de l'infraction commise allant de 3 ans à 6 mois.

Dans ces conditions, il est proposé de réduire le délai actuel de 3 à 2 ans, tout en prévoyant qu'en présence d'une infraction donnant lieu à la perte d'au moins 3 points, le titulaire du permis de conduire qui n'a pas commis, dans cet intervalle, une nouvelle infraction ayant donné lieu à un nouveau retrait de points, récupérera les points perdus au terme du délai de 3 ans à compter de la condamnation définitive voire du paiement de l'avertissement taxé.

Cette mesure plus favorable serait applicable aux infractions commises après l'entrée en vigueur des dispositions du présent article, ainsi qu'aux infractions plus anciennes qui n'ont pas encore abouti à une condamnation définitive ou du paiement de l'avertissement taxé.

Le paragraphe (3) nouveau fixe la date d'entrée en vigueur des mesures prévues aux paragraphes (1) et (2) de l'article 3.

Au regard de ce qui précède, les amendements parlementaires du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant à l'article 3:

Art. 3. *(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	*l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*6 points*
2)	*le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12*	*6 points*

3)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis*	*6 points*
4)	*les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*4 points*
5)	*– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,* *– le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable*	*4 points*
6)	*la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte*	*4 points*
7)	*le délit de fuite*	*4 points*
8)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers*	*4 points*
9)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum*	*3 points*
10)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*3 points*
11)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*
12)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*
13)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant*	*2 points*
14)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés*	*2 points*

15)	*l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale*	*2 points*
16)	*l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité*	*2 points*
17)	*l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit*	*2 points*
18)	*l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs*	*2 points*
19)	*l'inobservation d'un signal C, 1a*	*2 points*
20)	*l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération*	*2 points*
21)	*la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable*	*2 points*
22)	*le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation*	*2 points*
23)	*le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué*	*2 points*
24)	*le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué*	*2 points*
25)	– *l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection* – *le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement* – *l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication*	*1 point*

"

(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant:

„Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.

Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions."

(3) Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.

A la lumière de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, la commission parlementaire décide ce qui suit:

– quant à la rubrique 1 du paragraphe 1, le Conseil d'Etat est d'avis que l'homicide involontaire, en ce qu'il est synonyme d'extinction de vies humaines, aurait mérité un retrait de points susceptible de le distinguer des autres délits. La Commission décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat et de garder un retrait de 6 points pour l'homicide involontaire, la distinction préconisée par le Conseil d'Etat se faisant au niveau des sanctions pénales (emprisonnement et amende);

– quant aux rubriques 9 et 10 du paragraphe 1, le Conseil d'Etat note que la distinction qu'il est prévu de retenir au niveau des contraventions graves ne tient que très partiellement compte de la logique à laquelle la commission parlementaire se réfère. Dans son avis du 23 octobre 2012, le Conseil d'Etat avait souligné la nécessité de garder le parallélisme entre le degré de sévérité de la sanction pénale et le nombre de points à retirer. Certes, selon l'approche de la commission parlementaire, il n'y aura pas de contravention grave comportant le retrait d'un nombre de points égal à celui valant pour les délits. Il reste par contre que certaines contraventions graves, pourtant sanctionnées dans leur ensemble par les mêmes peines pénales, seront assorties d'un retrait de 3 points et d'autres d'un retrait de seulement 2 points, sans qu'a priori des motifs à la base de pareille distinction soient fournis. Le Conseil d'Etat apprécierait hautement que cette tâche d'arbitraire soit éliminée du catalogue. La Commission décide d'introduire un amendement afin de porter la réduction de 3 points à 4 points, comme cela était prévu dans le projet de loi initial. En effet, tant l'analyse des bilans des accidents routiers des années écoulées que la nature et l'évolution des infractions répertoriées dans le système du permis à points révèlent que la vitesse et l'alcool constituent les principales causes (présumées) des accidents et que le nombre des infractions et surtout celui des infractions susvisées est en augmentation;

– quant à la rubrique 20 du paragraphe 1, le Conseil d'Etat note que la commission parlementaire n'a pas jugé indiqué de remplacer le terme „inter-véhiculaire" nonobstant le fait que le mot n'existe pas dans la langue française et que le terme suggère tant l'espace entre deux véhicules qui se suivent que celui entre deux véhicules qui se croisent ou se dépassent. Le Conseil d'Etat estime que la règle devrait uniquement s'appliquer au conducteur qui ne respecte pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui le précède. Afin de donner suite à cette remarque, la Commission du Développement durable décide d'amender ce point comme suit: *„20) l'inobservation d'une distance, **par rapport au véhicule qui précède,** correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération: 2 points"*;

– quant à la rubrique 22 du paragraphe 1, le Conseil d'Etat attire l'attention de la Chambre des députés sur un problème récurrent concernant la désignation des représentants de la Police grand-ducale dans les textes de loi. Le législateur a en effet pris l'habitude de viser les „fonctionnaires" ou les „membres de la Police grand-ducale" sans préciser que la notion ne doit concerner que les fonctionnaires relevant du cadre policier au sens de l'article 18 de la loi modifiée du 31 mai 1999 concernant la Police et l'Inspection générale de la Police. La commission décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat, alors qu'une telle modification dépasserait le cadre du présent projet de loi. En effet, il faudrait adapter la terminologie dans tous les textes législatifs concernés;

– quant à la rubrique 25 du paragraphe 1, la Commission propose de porter la réduction d'1 point à 2 points;

– elle propose en outre d'ajouter *in fine* une nouvelle rubrique 26) libellée comme suit: *„26) l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation: 2 points"*. Cette disposition vise à retirer des points au conducteur qui utilise notamment une tablette en conduisant, infraction qui n'est pas encore prévue dans le barème. En effet, le conducteur qui utilise sa tablette voit son attention détournée et constitue un risque pour la sécurité routière;

– quant au paragraphe 2 de l'article 3, le Conseil d'Etat note que le paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi de 1955 prévoit actuellement qu'en vue de la reconstitution intégrale du capital de 12 points, le titulaire d'un permis de conduire ayant perdu des points doit justifier ne plus avoir commis de nouvelle infraction susceptible de lui faire perdre des points pendant un délai de 3 ans. La commission parlementaire entend maintenir le délai de 3 ans uniquement dans l'hypothèse où l'une au moins des infractions commises a entraîné une perte d'au moins 3 points. Dans les autres cas, la mesure légale en question est allégée en ramenant ce délai de 3 à 2 ans. Le Conseil d'Etat note que cette modification va dans le sens contraire des intentions affichées par les auteurs du projet de loi de rendre plus sévères les effets du système légal en place en matière de retrait de points. Suite à un bref échange de vues et, avec l'abstention du groupe politique CSV, la commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat en ce qui concerne la réduction du délai de récupération de 3 à 2 ans pour les infractions donnant lieu à la perte de moins de 3 points et de ne pas modifier la législation actuellement en vigueur. Le paragraphe 2 de l'article 3 est donc supprimé;
– quant au paragraphe 3 (nouveau paragraphe 2) de l'article 3, le Conseil d'Etat note que, dans la mesure où le paragraphe 1er de l'article sous rubrique comporte des sanctions plus sévères que celles prévues par le régime légal en vigueur, le principe de la non-rétroactivité des sanctions de nature pénale est de plein droit applicable. Il en est de même du corollaire de ce principe qui veut que si la peine établie au moment du jugement diffère de celle du temps de l'infraction, c'est la peine la moins forte qui est appliquée. La Haute Corporation est donc d'avis que l'alinéa 1er du paragraphe 3 est superfétatoire. La Commission donne suite à cette remarque et supprime l'alinéa 1er de ce paragraphe.

Pour ce qui est du libellé de l'alinéa 2, il conduit à prévoir une perte de points plus sévère en relation avec les infractions commises avant l'entrée en vigueur de la loi, si la condamnation judiciaire afférente ne devient effective qu'après la date de cette entrée en vigueur. Dans la mesure où le principe de la non-rétroactivité de la loi pénale n'est pas respecté, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au texte proposé. Afin de rendre la disposition conforme à ce principe, il y a lieu de continuer à appliquer les dispositions actuelles aux infractions commises avant la prise d'effets de la loi en projet, et de n'appliquer les mesures plus sévères qu'aux infractions commises à partir de cette date, peu importe que l'infraction en question fasse l'objet d'un avertissement taxé ou d'une condamnation au pénal. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et de libeller comme suit l'alinéa 2: „(2) Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015."

Cet amendement implique également de supprimer l'alinéa 3, qui devient sans objet

Au regard de ce qui précède, l'article 3 se lira comme suit:

Art. 3. *(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	*l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*6 points*
2)	*le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12*	*6 points*
3)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis*	*6 points*
4)	*les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*4 points*
5)	*– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,* *– le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable*	*4 points*

6)	*la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte*	*4 points*
7)	*le délit de fuite*	*4 points*
8)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers*	*4 points*
9)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum*	***4 points***
10)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré*	***4 points***
11)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*
12)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*
13)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant*	*2 points*
14)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés*	*2 points*
15)	*l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale*	*2 points*
16)	*l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité*	*2 points*
17)	*l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit*	*2 points*
18)	*l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs*	*2 points*
19)	*l'inobservation d'un signal C, 1a*	*2 points*

20)	*l'inobservation d'une distance, **par rapport au véhicule qui précède**, correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération*	*2 points*
21)	*la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable*	*2 points*
22)	*le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation*	*2 points*
23)	*le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué*	*2 points*
24)	*le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué*	*2 points*
25)	*– l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection* *– le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement* *– l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication*	***2 points***
26)	***l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation***	***2 points***

"

~~***(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant:***~~

~~***„Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.***~~

~~***Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.***~~

~~***Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions.“***~~

(2) ~~*Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.*~~

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les ~~***condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des***~~ *infractions commises à partir du* ***1er juin 2015****.*

~~***Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date****.*

Dans son deuxième avis complémentaire du 25 mars 2015, le Conseil d'Etat note que les modifications apportées aux rubriques 9 et 10 du paragraphe 1er de l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 tiennent compte de l'observation du Conseil d'Etat de retirer de façon générale le même nombre de points pour des infractions considérées comme „contraventions graves" aux termes de l'article 7 de la même loi.

Le redressement rédactionnel apporté à la rubrique 20 du même paragraphe répond à une demande du Conseil d'Etat. Toutefois, en vue de supprimer le terme „inter-véhiculaire" que les dictionnaires ne connaissent pas, le Conseil d'Etat propose d'écrire: „20) l'inobservation en-dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes,". La Commission fait sienne cette proposition.

La modification de la rubrique 26) comportant le retrait de deux points en cas d'utilisation d'un appareil doté d'un écran qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation ne donne pas lieu à observation quant au fond. Le Conseil d'Etat note cependant que la rédaction retenue s'écarte de celles des autres rubriques, alors qu'il est précisé que le retrait de points n'est possible que lorsque cet écran est utilisé par le conducteur „d'un véhicule en mouvement". Cette précision pourrait au même titre figurer dans le libellé de plusieurs des autres rubriques du relevé faisant l'objet de l'alinéa 1er du paragraphe 1er de l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955. Le Conseil d'Etat demande soit que les autres rubriques concernées soient adaptées dans le même sens, soit qu'il soit fait abstraction des termes „en mouvement" à la nouvelle rubrique 26. Par ailleurs, le texte retenu pourrait être simplifié en remplaçant les termes „d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran" par „d'un appareil doté d'un écran allumé". La Commission décide de suivre partiellement le Conseil d'Etat en ce sens que les termes „d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran" sont remplacés par „d'un appareil doté d'un écran allumé". Toutefois, à l'instar de la rubrique 25 qui a trait à l'utilisation du téléphone, les termes „d'un véhicule en mouvement" sont gardés pour permettre par exemple à un conducteur d'utiliser un tel dispositif quand le véhicule se trouve à l'arrêt, par exemple en cas d'accident.

La suppression décidée par la commission parlementaire du paragraphe 2 de l'article 3 du projet de loi ne donne pas lieu à observation.

En ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 3 (renuméroté paragraphe 2 à la suite de la suppression du paragraphe 2), la commission parlementaire a décidé de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat en ce qui concerne l'effet rétroactif que comportait le texte qui a fait l'objet de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 12 juillet 2013. La modification prévue permet au Conseil d'Etat de lever son opposition formelle, à condition qu'avant le 1er juin 2015 la procédure législative en cours puisse être terminée et la loi en projet entrer en vigueur.

Au regard de ce qui précède l'article sous rubrique se lira comme suit:

Art. 3. *(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	*l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*6 points*
2)	*le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12*	*6 points*
3)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis*	*6 points*
4)	*les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*4 points*
5)	– *la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,* – *le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable*	*4 points*

6)	*la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte*	*4 points*
7)	*le délit de fuite*	*4 points*
8)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers*	*4 points*
9)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum*	*4 points*
10)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*4 points*
11)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*
12)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*
13)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant*	*2 points*
14)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés*	*2 points*
15)	*l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale*	*2 points*
16)	*l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité*	*2 points*
17)	*l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit*	*2 points*
18)	*l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs*	*2 points*
19)	*l'inobservation d'un signal C, 1a*	*2 points*

20)	*l'inobservation, en dehors des agglomérations, d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins 2 secondes*	*2 points*
21)	*la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable*	*2 points*
22)	*le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation*	*2 points*
23)	*le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué*	*2 points*
24)	*le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué*	*2 points*
25)	*– l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection* *– le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement* *– l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication*	*2 points*
26)	*l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation*	*2 points*

(2) Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015. "

Article IV initial (nouvel article 4)

Cet article modifie l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. IV.– L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 3.** Le ministre ayant les Transports dans ses attributions est habilité à délivrer des autorisations individuelles et à édicter des prescriptions spéciales concernant:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;
4. le maintien en service d'autobus et d'autocars sans l'observation de certaines dispositions à édicter par règlement d'administration publique;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;

6. l'usage, sur les véhicules routiers, de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux ainsi que de plaques, de numéros ou de signes d'identification spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;
9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg."

Le Conseil d'Etat constate que plutôt que de procéder ponctuellement aux modifications pertinentes, les auteurs ont choisi de remplacer l'article 3 de la loi précitée du 14 février 1955 dans son ensemble. Il rappelle qu'il n'est pas permis au législateur de s'écarter de l'article 36 de la Constitution en confiant à une autorité autre que le Grand-Duc l'exécution des lois par voie réglementaire. Par ailleurs, aux termes de l'article 76, alinéa 2, le Grand-Duc peut dans l'exercice du pouvoir lui attribué par l'article 36 et dans les cas qu'il détermine charger les membres du Gouvernement de prendre des mesures d'exécution. Les dispositions constitutionnelles précitées ne font toutefois pas obstacle à la faculté du législateur de désigner les autorités administratives compétentes pour prendre les mesures individuelles nécessaires à la mise en œuvre des lois et des règlements pris en leur exécution. Dans les conditions données, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit la phrase introductive de l'article 3, nouvelle version de la loi précitée du 14 février 1955: „**Art. 3.** Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:". La commission parlementaire décide de reprendre le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Au point 4, le Conseil d'Etat propose de reformuler le texte comme suit: „4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi". La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat.

Dans son avis, le Conseil d'Etat déclare ne pas comprendre l'intérêt de modifier le point 6 de l'article 3 actuel. D'une part, il estime que les termes généraux pour fixer la disposition accordent aux autorités administratives la flexibilité de concevoir les signes distinctifs particuliers à utiliser en fonction des besoins changeant d'un cas à un autre. Rien n'empêche le ministre du ressort de prescrire ces signes distinctifs particuliers apposés sur une plaque, qui sert de support, ou apparaissant sous forme de caractères alphanumériques.

Quant aux plaques rouges qui permettent l'identification de véhicules non régulièrement immatriculés, il y aurait, le cas échéant, lieu de préciser à l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 que le ministre ayant les Transports dans ses attributions est l'autorité compétente pour délivrer et retirer les autorisations d'utilisation des plaques rouges.

L'intérêt de créer des signes distinctifs particuliers en vue de „la préservation du patrimoine automobile" laisse le Conseil d'Etat un peu perplexe. En effet, il lui est difficile de s'imaginer que l'effort de conservation et de restauration de modèles anciens de véhicules routiers dépendra de la possibilité de délivrer des signes spéciaux. Dans la mesure où les fervents de la voiture historique entendent recourir à des plaques minéralogiques qui avaient cours à l'époque où leur modèle était commercialisé, le paragraphe 6 de l'article 2 de la loi de 1955 fournit aux yeux du Conseil d'Etat une base légale suffisante pour créer les séries spéciales des numéros minéralogiques souhaités. Quant à l'exemple cité par les auteurs pour motiver leur démarche, le Conseil d'Etat estime que pareille configuration intégrant le numéro d'immatriculation et le signe distinctif national dans un seul et même support n'est pas possible au vu des exigences du chiffre 3 de l'Annexe 3 de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975. Si l'autorisation de ce type de plaque minéralogique était le motif de l'ajout à apporter au point 6 de l'article 3 de la loi de 1955, le Conseil d'Etat devrait refuser la dispense du second vote constitutionnel au projet de loi pour méconnaissance des exigences de droit international liant le Luxembourg. La commission décide de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et donc de revenir au libellé du point 6 actuellement en vigueur.

Les points 7 et 8 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Quant au point 9 nouvellement ajouté, le Conseil d'Etat considère que les auteurs du projet de loi restent en défaut d'expliquer les raisons de cette démarche sauf à se référer aux dispositions réglementaires afférentes qui requièrent une base légale. Le texte proposé s'écarte des dispositions réglementaires caractérisées par une portée clairement cernée. Le Conseil d'Etat se demande si le caractère flou de la terminologie employée cacherait l'intention de l'Administration luxembourgeoise d'ouvrir grandement les portes à des non-résidents souhaitant pour des raisons fiscales ou autres immatriculer leurs véhicules au Luxembourg. La mise en garde de la Chambre de commerce dans son avis du 27 février 2012 semble se fonder sur la même interrogation. Se pose en plus la question d'assurer le suivi administratif, fiscal et technique de véhicules dont le propriétaire ou détenteur ne dispose pas d'attaches au Luxembourg, voire n'y a pas „d'adresse valable". Dans la mesure où la Chambre des députés serait néanmoins d'accord avec l'ajout de ce point 9, le Conseil d'Etat insiste sur un encadrement légal bien plus précis des hypothèses où un non-résident serait autorisé à immatriculer son véhicule au Luxembourg, conformément à ce que prévoit l'article 95, paragraphe 3, sous le point D) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé Code de la route). Dans cette optique, il pourrait se déclarer d'accord avec le libellé suivant: „… l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg.". La commission parlementaire décide de reprendre le libellé du point 9. proposé par le Conseil d'Etat.

L'article 4 prendra donc la teneur suivante:

Art. 4. *L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

*„**Art. 3.** Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:*

1. *l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;*
2. *l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;*
3. *l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;*
4. *le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;*
5. *la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;*
6. *l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;*
7. *les compétitions sportives sur les voies publiques;*
8. *la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;*
9. *l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg."*

Article V initial (nouvel article 5)

Le présent article vise à remplacer l'article 4 de la loi de 1955 pour tenir compte de l'arrêt du 6 mars 1998 de la Cour Constitutionnelle retenant que les termes de l'article 36 de la Constitution s'opposent à ce qu'une loi attribue l'exécution de ses propres dispositions à une autorité autre que le Grand-Duc et que la fixation des mesures générales d'exécution d'une loi, notamment par voie de règlement ministériel, est dès lors contraire à la Constitution. En conséquence, il est précisé que les matières visées par ledit article font l'objet d'un règlement grand-ducal ce qui, à l'heure actuelle, est déjà le cas. A cette même occasion, la disposition prévoyant la fixation des prix des leçons des instructeurs de conduite automobile par voie réglementaire est supprimée. Cette disposition est devenue obsolète suite au règlement grand-ducal du 12 mai 2011 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000

déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs (libéralisation des tarifs des auto-écoles). Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit:

Art. V.– *L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

„Un règlement grand-ducal déterminera les matières suivantes:

1. *les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire;*
2. *les conditions d'admission des instructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que le matériel et les locaux dont les instructeurs doivent disposer;*
3. *les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories;*
4. *le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.“*

Avant de procéder à l'examen de l'article V, le Conseil d'Etat estime utile de rappeler son avis du 3 juillet 2012 relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs. Il y avait plus particulièrement critiqué la non-conformité de la base légale fournie par l'article 4 de la loi de 1955 à modifier. Il constate que c'est à bon escient que les auteurs entendent respecter la jurisprudence de la Cour constitutionnelle ayant conclu à la non-conformité d'une loi qui, en méconnaissance de l'article 36 de la Constitution, a confié à une autorité autre que le Grand-Duc la compétence de prendre les règlements d'exécution. Le fait de renvoyer à un règlement grand-ducal pour prendre les mesures réglementaires énoncées à l'article 4 de la loi de 1955 donne satisfaction sur ce point.

Or, le même article est entaché d'une autre non-conformité à la Constitution en ce qui concerne plus particulièrement le premier élément repris sous le point 2. En vertu de l'article 11(6) de la Constitution, toute restriction apportée au libre exercice d'une activité industrielle, commerciale, artisanale, agricole ou libérale, garanti par la Constitution, ne peut être prévue que par une loi formelle. Toutefois, il est satisfait à la réserve légale si, en vertu de la Cour constitutionnelle, la loi se borne à tracer les grands principes tout en abandonnant au pouvoir réglementaire la mise en œuvre du détail. Depuis la révision de l'article 32 de la Constitution, le 19 novembre 2004, les règlements que le Grand-Duc peut prendre dans une matière réservée à la loi doivent répondre aux fins, aux conditions et aux modalités spécifiées par la loi. Il ne suffit dès lors pas de renvoyer à un règlement grand-ducal pour déterminer les conditions d'admission des instructeurs agréés, mais il appartient à la loi formelle de spécifier les fins, les conditions et les modalités en vue de pouvoir renvoyer à un règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces principes. Les exigences quant au matériel et aux locaux dont doivent disposer les instructeurs suivent la même logique juridique. Le Conseil d'Etat doit dès lors s'opposer formellement au maintien des dispositions du point 2. La commission parlementaire décide de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat sur le point 2. qui est supprimé en conséquence. Suite à cette suppression, le point 3. devient le point 2.

Sur un plan purement rédactionnel, le Conseil d'Etat suggère de mettre la phrase introductive à la forme de l'indicatif présent. La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat propose, à l'instar des règles valant pour nombre d'autres documents utilisés en matière de circulation routière, que le modèle du certificat médical qui doit accompagner en principe les demandes en obtention ou en renouvellement d'un permis de conduire soit déterminé par règlement grand-ducal en ajoutant les termes suivants *in fine* du point 1: „… du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;“. La commission parlementaire décide de reprendre cette proposition.

Quant au point 4, le Conseil d'Etat estime que les dispositions en question devraient avoir leur place à l'article 4*bis* de la loi de 1955 relatif au régime légal du contrôle technique automobile. La commission parlementaire donne suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. à l'article 4bis (cf. article 6 du présent projet de loi).

Conformément à ces modifications proposées par le Conseil d'Etat, l'article 5 sera libellé comme suit:

Art. 5. *L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

„Un règlement grand-ducal détermine les matières suivantes:

1. *les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;*
2. *les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories.“*

Article VI initial (nouvel article 6)

L'article sous rubrique a pour objet de modifier l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. VI.– *L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:*

1. *La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:*

   „Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu:“

2. *Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:*

   „4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation;“

3. *Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant:*

   „Dans le cadre de la première immatriculation au Luxembourg d'un véhicule ayant préalablement été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, il peut être renoncé au contrôle technique prévu sous 1° du deuxième alinéa, si le véhicule en question est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité, qui a été délivré par les autorités compétentes du prédit Etat membre et pour lequel les conditions de validité au Luxembourg sont arrêtées par règlement grand-ducal.“

4. *Le nouvel alinéa 6 du paragraphe 1er est remplacé par le texte suivant:*

   „Le contrôle technique prévu dans l'hypothèse sous 4° du deuxième alinéa doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé, sauf dans le cas où le véhicule est soumis au contrôle technique périodique et qu'il est satisfait aux conditions suivantes:

   a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité pour une durée résiduelle d'au moins six semaines;

   b) la transformation du véhicule ne donne pas lieu au changement d'une donnée du certificat d'immatriculation;

   c) le véhicule ne fait pas l'objet d'une transcription au nom d'un autre propriétaire ou détenteur;

   d) la transformation a été réalisée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes par un expert-technicien dans un atelier de transformation légalement établi dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen et pouvant justifier, dans ce pays, d'une autorisation de commerce pour procéder à des réparations ou à des transformations de véhicules routiers;

   e) la transformation est documentée par une „Attestation de transformation“, dont le modèle et les modalités de délivrance sont fixés par règlement grand-ducal.“

5. *Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:*

   „– ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule;“

Pour donner suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 (cf. article 5 du présent projet de loi) à l'article 4bis, la commission parlementaire propose de compléter *in fine* le premier alinéa du paragraphe 1er de l'article 4bis par la phrase suivante: „Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.“. Cet amendement fera l'objet d'un nouveau paragraphe (1) de l'article 6. Suite à cet ajout, les paragraphes subséquents sont renumérotés.

Le paragraphe 1. (nouveau paragraphe (2)) de cet article a pour but de parer à l'obligation de modifier la référence lors de tout remaniement éventuel des alinéas précédant les dispositions relatives au contrôle technique périodique.

Au paragraphe 2. (nouveau paragraphe (3)), il est proposé d'ajouter le certificat d'immatriculation aux documents cités au point 4°, alinéa 2 du paragraphe 1er parce qu'il peut arriver, notamment pour des véhicules importés de pays non communautaires, qu'il n'existe ni de procès-verbal de réception ni de certificat de conformité. De tels véhicules sont alors généralement immatriculés sur base d'une „réception à titre isolé", où, à défaut d'un procès-verbal de réception et d'un certificat de conformité, les spécifications techniques essentielles sont reprises sur le certificat d'immatriculation national, qui doit dès lors aussi figurer dans la liste des documents reprise au point 4 visé.

Le paragraphe 3. (nouveau paragraphe (4)) introduit un nouvel alinéa entre les alinéas trois et quatre du paragraphe 1er afin de créer la base légale pour se conformer aux prescriptions de la Communication interprétative 2007/C68/04 de la Commission européenne concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur originaires d'un autre Etat membre.

Le paragraphe 4 permet d'accorder une exception voire une dispense au principe général que tout véhicule ayant fait l'objet d'une transformation „importante" doit en principe être soumis à un contrôle technique avant sa remise en circulation, ceci aux fins que l'organisme de contrôle technique puisse vérifier que la transformation en question a été faite selon les règles de l'art et dans le respect des exigences techniques applicables. Il a paru indiqué d'insérer cette règle d'exception au niveau de la loi plutôt qu'au niveau du règlement grand-ducal pour ainsi avoir une base légale sûre et établie si un accident devait malgré tout un jour se produire et qu'une transformation non contrôlée serait retenue comme la cause principale ou accessoire de l'accident en question.

Le paragraphe 5. tient compte du fait qu'il n'est pas possible d'écarter *a priori* l'hypothèse de l'importation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges à partir d'un point de départ situé à une distance dépassant un trajet susceptible d'être effectué en une seule journée (p. ex. origine: pays ibériques). Dans ces conditions, il ne suffit pas de dispenser le véhicule du contrôle technique pendant la journée de l'importation, mais il y a lieu d'appliquer cette dispense pendant le trajet d'importation (qui peut, par définition, dépasser une journée).

Les paragraphes 1er et 2 (nouveaux paragraphes (2) et (3)) de l'article sous examen ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Quant au paragraphe 3, (nouveau paragraphe (4)), le Conseil d'Etat salue l'alignement envisagé de la législation nationale sur les exigences du droit européen et l'abandon de l'exigence d'un passage au contrôle technique valant pour les véhicules qui, après avoir été en circulation dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, sont présentés à l'immatriculation au Luxembourg. Il estime pourtant que le texte aurait avantage à être précisé tout en en allégeant parallèlement le libellé. Aussi, propose-t-il la rédaction suivante pour le nouvel alinéa à insérer au paragraphe 1er de l'article 4*bis* de la loi de 1955: „Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe.". La commission parlementaire décide de reprendre ce libellé.

En ce qui concerne le paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)), le Conseil d'Etat est perplexe à la lecture tant de la phrase introductive que des points d) et e) du nouveau texte proposé.

Quant à la phrase introductive, il se demande s'il s'agit d'insérer un nouvel alinéa 6 ou s'il est prévu de remplacer l'alinéa 6 actuel ayant trait au régime légal de la périodicité du contrôle technique? Le Conseil d'Etat ose croire qu'il s'agit du remplacement non pas de l'alinéa 6, mais de l'alinéa 5 du paragraphe 1er de l'article 4bis.

Il comprend la modification projetée des points c) et d) comme obligeant le propriétaire ou détenteur de soumettre son véhicule au contrôle technique avant de remettre celui-ci en circulation après une transformation technique substantielle telle que décrite sous le point b). Or, en vertu des points d) et e), ce contrôle ne serait-il pas exigé si la transformation a été effectuée selon les règles de l'art par un atelier de transformation légalement établi ou si la transformation est documentée par l'attestation de transformation prévue au point e)? Le Conseil d'Etat estime que, selon toute logique, les exigences desdits points d) et e) devraient valoir pour toute transformation, qu'elle soit ou non suivie par un contrôle technique obligatoire. En outre, il se demande ce qu'il faut entendre par un expert-technicien, alors que la qualification requise pour procéder à la transformation d'un véhicule lui semble résulter à suffisance de l'exigence d'un travail effectué „selon les règles de l'art" par un atelier légalement établi dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen. Il doute par ailleurs de la pertinence

de la condition imposée à ces ateliers de devoir justifier d'une „autorisation de commerce pour procéder à des réparations ou à des transformations de véhicules routiers", alors que les auteurs omettent d'établir que le régime des autorisations de commerce tel que prévu par la législation nationale a son pendant dans tous les autres Etats visés par le texte sous examen.

L'application de la disposition du point c) avec celle du point a) pose un problème de concordance. En effet, un véhicule changeant de propriétaire ou de détenteur ne doit pas être présenté au contrôle technique de sorte que le nouveau propriétaire peut hériter de la part du vendeur d'un certificat en cours de validité couvrant le véhicule acheté. Dans l'hypothèse où le véhicule a subi une transformation, le contrôle technique serait obligatoire en vertu du point c), tandis que le point a) en dispenserait son nouveau propriétaire ou détenteur.

Le Conseil d'Etat se demande encore en relation avec le point b) s'il ne serait pas requis d'aligner le texte proposé au libellé prévu sous paragraphe 2 en mentionnant encore, à côté du certificat d'immatriculation le procès-verbal de réception et le certificat de conformité.

Enfin, il estime qu'au point a) la précision que le certificat de contrôle concerné doit avoir une durée de validité au moins égale à six semaines est superflue alors que le système de convocation en place comporte de tout évidence les automatismes utiles pour que le véhicule soit présenté au contrôle technique avant l'échéance du certificat qui le couvre au moment de sa transformation technique.

Dans les conditions précitées, le Conseil d'Etat propose de réserver rédaction suivante au paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)):

„(5) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

„Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;

b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation." "

Le Conseil d'Etat estime que pour le surplus le libellé du point 4 de l'alinéa 2 visé aura avantage à être complété par la mention du certificat d'immatriculation à côté du procès-verbal de réception et du certificat de conformité. La commission parlementaire décide de reprendre les propositions du Conseil d'Etat.

Le paragraphe 5 (nouveau paragraphe (6)) ne donne pas lieu à observation du Conseil d'Etat.

L'article 6 sera dès lors libellé comme suit:

Art. 6. *L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:*

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er est complété in fine par le libellé suivant:

„Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques."

(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

„Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu:"

(3) Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

„4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation;"

(4) Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant:

„Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes

de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe.“

(5) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

„Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;

b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation.“

(6) Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

„– ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule;“

Article VII initial

Cet article prévoit de conférer aux candidats policiers la prérogative de donner des injonctions aux usagers de la route. Les auteurs justifient l'innovation projetée par la nécessité de compléter la formation de ces candidats sur le terrain.

Le Conseil d'Etat s'oppose à la possibilité de conférer de telles prérogatives à des agents non assermentés et propose en alternative à la démarche en question d'organiser des formations „post-assermentation“ en vue d'instruire les nouveaux fonctionnaires dans les segments de leur activité professionnelle qui relèvent de l'exercice de la puissance souveraine. En effet, les injonctions données aux usagers de la route „prévalent sur les règles de la circulation et sur les indications des signaux colorés lumineux“, d'après l'article 115 du Code de la route. Même si ces injonctions font partie des compétences de police administrative de la Police grand-ducale et qu'elles n'ont qu'une portée „ratione loci“, elles s'appliquent avec un effet contraignant et priment l'effet des prescriptions réglementaires applicables à l'égard de ceux auxquels elles s'adressent.

La puissance souveraine consiste à „sauvegarder les intérêts généraux de la collectivité et [à] permettre aux individus, par la protection qu'elle leur accorde, le libre développement de leur personnalité (…) Le principe abstrait de la puissance souveraine est appelé à s'incarner en des personnes et des institutions qui en traduisent les devoirs et en assument les responsabilités“.

Le maintien de l'ordre public fait partie des responsabilités des institutions et des personnes qu'elles ont commises pour assurer que les libertés de chacun puissent s'exercer sans nuire à celles des autres dans un ordre collectif fondé sur la justice sociale. Toute mesure d'ordre public conditionne l'exercice des libertés individuelles, ou tend à les restreindre avec un but d'intérêt collectif. Il n'en est que normal que la Constitution et la loi ont vocation à entourer les interventions destinées à maintenir l'ordre public des garanties appropriées de sauvegarde des libertés individuelles. Aussi l'ordre institutionnel fondé sur la Constitution réserve-t-il les compétences de maintien de l'ordre à des autorités publiques et à des corps administratifs dont les fonctionnaires sont spécialement formés, tout en encadrant l'exercice de leur activité de garde-fous minima évitant que l'efficacité de la mission l'emporte sur la protection des libertés individuelles. La loi ne confie dès lors logiquement qu'à des agents assermentés des attributions relevant de l'exercice de la puissance souveraine.

La nature du serment prêté par les fonctionnaires de la Police est à la fois politique et juridique, en ce qu'il constitue „la promesse de fidélité à un régime (en l'occurrence celui d'une monarchie constitutionnelle à régime parlementaire) ou à une Constitution (celle du Luxembourg énonçant les libertés individuelles et établissant un ordre public fondé sur l'Etat de droit et la séparation des pouvoirs)“.

Conférer à des agents stagiaires de l'Etat des prérogatives, serait-ce pour les uniques besoins de leur formation, qui sont normalement réservées à des fonctionnaires assermentés, tournerait en dérision le serment en acceptant une violation flagrante des principes institutionnels selon lesquels l'Etat luxembourgeois est censé exercer ses pouvoirs.

Le Conseil d'Etat demande dès lors sous peine d'opposition formelle de renoncer à l'insertion dans la loi de 1955 des dispositions retenues sous l'article VII du projet de loi. Il rappelle sa recommandation de compléter la formation des candidats policiers par des stages „post-assermentation" en vue de dispenser aux nouveaux fonctionnaires les segments de leur instruction professionnelle dont la mise en œuvre relève de l'exercice de la puissance souveraine. La commission parlementaire décide de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat et donc de supprimer l'article VII. Le barème de la réduction des points prévu à l'article 3 du présent projet de loi est adapté en conséquence.

Article VIII initial (nouvel article 7)

L'article sous rubrique a pour objet de remplacer l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 qui a, entre autres, trait aux contraventions graves. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. VIII.– L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

– vitesse dangereuse selon les circonstances;
– inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant:
  • supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute,
  • supérieure à plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum,

sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 1bis;

– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
– inobservation du signal B, 1, du signal B, 2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;
– inobservation du signal C, 1a;
– omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;
– inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
– défaut de maintenir une distance intervéhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération;
– infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
– inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;
– conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
– mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;
– défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6 ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Le Conseil d'Etat constate que parallèlement à l'adaptation du tableau des infractions donnant lieu à une soustraction de points dans le cadre du permis à points, les auteurs du projet de loi prévoient en effet de garder un certain parallélisme entre ce tableau et le relevé des contraventions graves sanctionnées en principe sur le plan administratif par un retrait de deux points. Les observations du Conseil d'Etat faites à l'endroit de l'article 3 gardent dès lors mutatis mutandis leur valeur dans le cadre de l'analyse de l'article sous rubrique.

Il y a indéniablement une différence concernant la sanction des excès de vitesse selon que l'on se place dans la logique de l'article 7 ou de l'article 13, paragraphe 14 de la loi de 1955.

Nonobstant le fait que tant le risque d'accident que les conséquences sont particulièrement élevés en agglomération, la logique inhérente aux conditions d'application du retrait immédiat du permis de conduire est plus pénalisante en relation avec les excès de vitesse hors agglomération et encore davantage sur autoroute, tandis que le régime actuel des contraventions graves est plus sévère pour les excès de vitesse commis à l'intérieur des localités.

Une deuxième constatation tient au fait que la double condition du retrait immédiat n'est susceptible de s'appliquer qu'au-delà du seuil d'application de la contravention grave tel que prévu par l'article 7 actuel de la loi de 1955. Par voie de conséquence, l'ajout apporté au deuxième tiret dudit article 7 n'entraîne aucun changement pratique par rapport à la situation actuelle. Dans ces conditions, l'ajout prévu (au deuxième tiret) est sans plus-value normative et le Conseil d'Etat en demande la suppression. La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat de supprimer l'ajout apporté au deuxième tiret.

Le Conseil d'Etat se demande encore si la formule retenue (au deuxième tiret) pour fixer les conditions du retrait immédiat du permis de conduire ne pourrait pas être allégée et rapprochée de celle actuellement prévue à l'article 7 de la loi de 1955 en remplaçant le double critère d'application prévu par la seule condition d'un excès de vitesse gradué de la limite réglementaire selon que l'excès a lieu en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute.

Comme le point 3 de l'article 11bis s'applique de façon autonome, il pourra être fait abstraction du bout de phrase *in fine* du tiret sous examen en supprimant les termes „sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis". La commission parlementaire suit le Conseil d'Etat sur ce point.

En ce qui concerne l'ajout comme contravention grave de l'inobservation du signal C, 1a „accès interdit" (sixième tiret), le Conseil d'Etat réitère sa critique que cet ajout n'est nullement motivé, voire explicité par les auteurs du projet de loi. De toute façon, la pratique montre que ce seront en particulier les cyclistes qui semblent visés par cette nouvelle rigueur légale. Dans les conditions données, et surtout face à la pratique de nombre d'autorités communales d'admettre la circulation des cyclistes à contresens de la circulation automobile autorisée dans les rues à sens unique, il doute de la pertinence de la démarche. La commission parlementaire décide pourtant de maintenir l'inobservation du signal C, 1a dans la liste des contraventions graves.

Quant à la qualification de contravention grave de l'infraction de ne pas respecter une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède (neuvième tiret), le Conseil d'Etat rappelle ses doutes quant au bien-fondé de l'approche au vu des difficultés pratiques de contrôler la prescription et aux abus auxquels son application peut conduire dans une situation de trafic visqueux. Tout en déconseillant dès lors d'élever cette infraction au rang de contravention grave, il réitère sa demande de revoir la rédaction pour le cas où le législateur entendrait, contrairement au présent avis, suivre néanmoins sur ce point les auteurs du projet de loi. La commission parlementaire décide de maintenir le texte du neuvième tiret.

La qualification comme contravention grave du défaut du port de la ceinture de sécurité, du port du casque de protection ou du défaut d'utilisation d'un système de retenue homologué pour transporter des enfants ne donne pas lieu à observation (onzième tiret).

Quant à la contravention grave relative aux inobservations des règles concernant l'équipement pneumatique réglementaire (douzième tiret), le Conseil d'Etat se demande s'il n'aurait pas été opportun de considérer également comme contraventions graves les infractions aux nouvelles prescriptions réglementaires relatives aux pneus d'hiver. Les membres de la commission décident de maintenir le douzième tiret tel qu'il figure dans le projet de loi.

En ce qui concerne le dernier tiret, le Conseil d'Etat renvoie à son opposition formelle formulée à l'endroit de l'article VII (article supprimé) du projet de loi sous examen. Il estime par ailleurs indiqué d'aligner davantage les injonctions que sont autorisés à donner les fonctionnaires des Douanes à leur compétence résultant de la version actuelle de l'article 6, sous b) de la loi de 1955. Le dernier tiret de l'alinéa 2 de l'article 7 se lirait dès lors comme suit: „– défaut de suivre les injonctions des fonctionnaires de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b).". En raison de l'opposition formelle du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 7 du projet sous examen, la référence aux candidats de la police est supprimée. La commission parlementaire décide de reprendre, en partie, la proposition de texte du Conseil d'Etat. Ce tiret se lira dès lors comme suit:

„– défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale~~, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises ~~qui règlent la circulation~~ pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b).“

Les amendements parlementaires réservent donc le libellé suivant à l'article 7:

Art. 7. *L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

*„**Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.*

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

- *vitesse dangereuse selon les circonstances;*
- *inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;*
- *omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;*
- *omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;*
- *inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;*
- *inobservation du signal C,1a;*
- *omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;*
- *inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;*
- *défaut de maintenir une distance inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération;*
- *infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;*
- *inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;*
- *conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;*
- *mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;*

– *défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b).*

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

A la lumière de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et suite aux décisions prises à l'endroit de l'article 3 du projet sous rubrique, la Commission du Développement durable décide de:

– modifier le libellé du neuvième tiret afin de donner suite à la remarque du Conseil d'Etat selon laquelle la règle devrait uniquement s'appliquer au conducteur qui ne respecte pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui le précède;
– ajouter *in fine* du deuxième alinéa un nouveau tiret libellé comme suit: „– inobservations des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran."

Au regard de ce qui précède, l'article 7 se lira comme suit:

Art. 7. *L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

*„**Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.*

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

– *vitesse dangereuse selon les circonstances;*
– *inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;*
– *omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;*
– *omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;*
– *inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;*
– *inobservation du signal C,1a;*
– *omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;*
– *inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;*
– *défaut de maintenir une distance* ***correspondant à un temps*** *inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération* ***par rapport au véhicule qui précède****;*
– *infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;*
– *inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;*
– *conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;*
– *mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;*
– *défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);*

– ***inobservations des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran.***

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat est d'avis que, même si quant à la structure de l'article à modifier le texte de l'amendement adopte celle du libellé actuel de l'article 7, la lecture des dispositions et les références qui y sont faites seraient simplifiées si les tirets de l'énumération étaient remplacés par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante. Si la Chambre des députés décidait de le suivre sur ce point, il pourrait d'ores et déjà marquer son accord avec une telle modification.

Dans la ligne de la proposition de texte formulée ci-avant à l'endroit de la rubrique 20) dans le cadre de l'examen de l'amendement 2, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit le texte figurant au neuvième tiret (point i) selon le Conseil d'Etat):

„i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède;“. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Quant au quinzième et dernier tiret (point o) selon le Conseil d'Etat), le Conseil d'Etat se réfère à sa proposition de texte formulée à l'endroit de l'amendement 2 ci-avant en ce qui concerne plus particulièrement la nouvelle rubrique 26 à insérer au tableau repris à l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 et propose d'écrire:

„o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.“ La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

Art. 7. *L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

*„**Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.*

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

a) vitesse dangereuse selon les circonstances;

b) inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;

c) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;

d) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;

e) inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;

f) inobservation du signal C,1a;

g) omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;

h) inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;

i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède;

j) infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;

k) inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;

l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;

m) mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;

n) défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);

o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Article IX (article 8 nouveau)

Le présent article propose d'amender la première phrase de l'article 10bis pour préciser sans équivoque que les sanctions en cas de non-paiement de la taxe sur les véhicules routiers s'appliquent non seulement en cas de conduite du véhicule mais, d'une manière générale, lorsqu'un véhicule est mis en circulation sans que la taxe ne soit payée, donc y compris le stationnement et le parcage. Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation quant à cet article qui se lit comme suit:

Art. 8. *L'article 10bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant:*

*„**Art. 10bis.** Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule."*

Article X (nouvel article 9)

Cet article a pour but de modifier à deux égards l'article 12 de la loi de 1955 sur la lutte contre l'alcoolémie et la consommation de drogues, voire la consommation excessive de médicaments en relation avec la conduite de véhicules ou d'animaux sur la voie publique. La première modification a pour objet d'aligner le paragraphe 2 de l'article 12 au nouveau tableau proposé en matière de retrait de points (cf. article III du projet de loi). La seconde série de modifications vise le paragraphe 4 de l'article 12 relatif à la lutte contre la consommation de drogues en matière de circulation routière. Les auteurs justifient la première modification concernant le paragraphe 2 (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 1er du projet de loi) par la scission des alcoolémies situées entre 0,5 et 1,2 g par litre de sang selon que le taux dépasse ou non 0,8 g par litre de sang. Les deux alcoolémies continuent à être considérées comme contraventions graves, mais un taux supérieur à 0,8 g serait selon les auteurs du projet de loi sanctionné désormais sur le plan administratif par 4 points, un taux situé entre 0,5 et 0,8 g continuant à faire l'objet d'un retrait de 2 points.

Le Conseil d'Etat rappelle sa réticence quant à la rupture du parallélisme actuel entre la qualification pénale des faits incriminés et la pondération des points à retirer en matière de permis à points. Par ailleurs, il note que la scission voulue par les auteurs a peut-être son intérêt dans le cadre du tableau fixant le retrait des points, mais reste sans aucune incidence sur les peines pénales appliquées aux termes de l'article 12, sujet à modification. Il demande dès lors instamment de faire abstraction du paragraphe 1er de l'article sous rubrique, alors que la modification ne comporte pas la moindre plus-value normative dès lors que les prescriptions en place ne subissent aucun changement. Il y aurait tout au plus lieu de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent. La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat et donc de revenir au texte actuellement en vigueur tout en le mettant dans la forme de l'indicatif présent.

Quant aux modifications qu'il est proposé à l'article 12, paragraphe 4, les auteurs entendent par les changements prévus à l'alinéa 1er de ce paragraphe (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 2 (ancien), paragraphe 1 nouveau du projet de loi) aligner la législation luxembourgeoise sur la législation

belge qui, au moment de l'introduction du paragraphe 4 dans sa forme actuelle, avait servi de modèle. Ils ajoutent qu'il a été vérifié que sur le plan technique l'application des nouveaux taux ne donne pas lieu à problème. Le paragraphe 2 (ancien) de l'article ne donne dès lors pas lieu à observation.

L'ajout proposé au point 2 du paragraphe 4 (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 3 (ancien), paragraphe 2 nouveau du projet de loi) est censé simplifier le procédé légal de dépistage de la consommation de drogues. Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas aux changements envisagés sauf qu'il n'est pas d'accord pour considérer le fait de posséder des drogues ou du matériel pouvant servir à leur consommation comme indice grave permettant de présumer la consommation de stupéfiants. Il demande dès lors de faire abstraction du texte formant le troisième tiret du point 3 du nouvel alinéa qu'il est proposé d'ajouter nouvellement.

Quant à la forme, il propose d'écrire „fonctionnaires de la Police grand-ducale" au lieu de „membres de la police grand-ducale". Au point 1 du texte proposé, il y a lieu d'écrire *in fine* „… prévus au point 10". Au point 2, le verbe est à mettre dans la forme de l'indicatif présent. La numérotation retenue risque d'être confondue avec les points formant la subdivision du paragraphe 4; il échet dès lors de remplacer les chiffres suivis d'un point par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse (cf. a), b), c)). La commission parlementaire décide de ne pas supprimer le dernier tiret du point 3. du paragraphe 3 (ancien), paragraphe 2 nouveau.

Sur le plan rédactionnel, la commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat quant au remplacement des chiffres suivis d'un point par les lettres. Au lieu d'utiliser les lettres a), b) et c) elle décide de recourir aux lettres i., ii. et iii pour ne pas risquer une confusion avec les points a) et b) formant la subdivision du point 2. Elle suit également le Conseil d'Etat en matière de remplacement du mot „sous" par „au point" au point i. du texte proposé et la mise à l'indicatif du verbe au point ii. L'insertion du terme „fonctionnaires de la Police grand-ducale" à la place de „membres de la police grand-ducale" n'est pas effectuée, car la plupart des dispositions de la loi du 14 février 1955 désigne le personnel de la police grand-ducale par „membre".

L'ajout qu'il est prévu d'apporter au point 3 (et non pas à l'alinéa 3) du paragraphe 4 (cf. article 10 (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 4 (ancien), paragraphe 3 nouveau du projet de loi) rétablit le parallélisme entre les procédures de dépistage des drogues et celles servant à définir une alcoolémie. Il trouve l'accord du Conseil d'Etat. Toutefois, sur le plan rédactionnel, il y a lieu de renvoyer respectivement au „point 2" et au „point 1", et de mettre à l'indicatif présent le verbe de la phrase principale.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat dans ses propositions rédactionnelles.

Quant à la reformulation du point 9 (et non de l'alinéa 9) du paragraphe 4 (cf. article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 5 (ancien), paragraphe 4 nouveau du projet de loi), il ne donne pas lieu à observation quant au fond. Le Conseil d'Etat propose cependant de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent et d'écrire „… présentant un des indices graves visés au point 2, a circulé …".

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat dans sa dernière remarque de mettre le texte à l'indicatif présent et de remplacer le renvoi „sous 2" par „au point 2".

La modification reprise au paragraphe 6 (ancien), paragraphe 5 nouveau de l'article X (ancien), article 9 nouveau sous examen est également justifiée par le rétablissement du parallélisme avec les dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 (cf. point 8, première phrase) de la loi précitée du 14 février 1955. Le Conseil d'Etat propose d'écrire „fonctionnaires de la Police grand-ducale" et „tests visés au point 2" et de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent.

La commission parlementaire constate que, par analogie aux points précédents, il y a lieu de remplacer le terme „de l'alinéa 10" par „du point 10.". Elle décide de remplacer le mot „sous" par les termes „au point" dans la nouvelle phrase introduite par le présent paragraphe et de mettre cette phrase à l'indicatif présent.

Quant à l'ajout prévu d'un point 13 nouveau au paragraphe 4 (cf. article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 7 (ancien), paragraphe 6 nouveau de l'article 9 nouveau du projet de loi), il laisse, tout comme le libellé actuel des points 2 et 5 du paragraphe 2 de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955, ouverte la question de savoir s'il n'a pas été possible de recourir aux moyens légaux de détection de la consommation de drogues, voire de consommation excessive de boissons éthyliques, ou si le recours à ces moyens de détection n'a pas permis d'établir s'il y a eu consommation prohibée par la loi. Un autre point d'interrogation qui subsiste concerne la difficulté de déterminer en pratique

si le comportement anormal d'un usager de la route doit être attribué à un excès éthylique, à la consommation de drogues ou à une autre cause. Aussi, le Conseil d'Etat propose-t-il de regrouper en une seule et même disposition les points 2 et 5 du paragraphe 2 et le point 13 du paragraphe 4 nouvellement projeté.

La nouvelle disposition pourrait faire l'objet d'un paragraphe 4bis nouveau libellé comme suit:

„Paragraphe 4bis

Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 4 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique."

Dans ces conditions, les points 2 et 5 du paragraphe 2 et le point 13 nouveau du paragraphe 4 deviendraient superfétatoires, rendant nécessaire la suppression des premiers et la renonciation à l'insertion du second. Les renvois aux paragraphes et points concernés sont à adapter en conséquence.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat en introduisant un paragraphe 4bis nouveau.

Comme le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à revoir le libellé de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 afin de redresser le libellé sur le plan rédactionnel dans le sens des observations qui précèdent et d'en assurer ainsi la cohérence formelle, la commission parlementaire propose de réécrire entièrement à l'article 10 (ancien) article 9 nouveau l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 dans son ensemble.

Les amendements parlementaires du 8 mai 2013 ont dès lors réservé le libellé suivant à l'article 9:

Art. 9. *L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

*„**Art. 12.***

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- *pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;*
- *pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;*
- *pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;*
- *pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;*
- *pour les conducteurs des véhicules en service urgent;*
- *pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;*
- *pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;*
- *pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;*
- *pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;*
- *pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.*

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adé-

quation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate

d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	*1*
Amphétamine	*25*
Méthamphétamine	*25*
MDMA	*25*
MDA	*25*
Morphine (libre)	*10*
Cocaïne	*25*
Benzoylecgonine	*25*

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants:

i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10;

ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels;

iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée

1. reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,

2. est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,

3. est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal."

Article XI initial (nouvel article 10)

Cet article apporte des modifications à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article X (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (1) à l'article 10 nouveau pour tenir compte

à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi. Dans ces conditions, la commission parlementaire propose l'amendement suivant:

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable.“

Les paragraphes subséquents sont renumérotés en conséquence.

Lors de l'examen de l'article II (nouvel article 2) du projet de loi, le Conseil d'Etat a déjà fait part de ses doutes quant à l'opportunité de limiter les hypothèses dans lesquelles l'autorité administrative voire le juge judiciaire peut restreindre le droit de conduire. Il a également à ce moment signalé son doute quant à la conformité de la démarche aux exigences de la directive 2006/126/CE. Dans ces conditions, il demande de faire abstraction du paragraphe 1er (paragraphe 2 nouveau) de l'article sous rubrique. Vu les remarques déjà formulées à l'égard de l'article 2, la commission parlementaire propose d'amender le paragraphe 1er (paragraphe 2 nouveau) de l'article 11 (ancien), article 10 nouveau du projet de loi comme suit:

„(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant:

„1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.**“ “

Les paragraphes 2 et 3 (3 et 4 nouveaux) ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article X (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (5) à l'article XI (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi. Elle propose ainsi l'amendement suivant:

„**(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant:**

„En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.“ “

Le Conseil d'Etat saisit encore l'occasion pour rappeler un problème d'application des interdictions de conduire judiciaires qui se pose de façon régulière et qui de manière récurrente donne lieu à des demandes en grâce introduites par les personnes concernées qui souhaitent être relevées de l'exécution de telles interdictions. Le problème se pose en pratique lorsque lors d'une première condamnation pour des infractions à la circulation routière le prévenu est condamné entre autres à une interdiction de conduire assortie du sursis intégral et qu'à quelques mois plus tard il se trouve condamné une deuxième fois, la peine prononcée comportant cette fois-ci une interdiction de conduire exceptant certains trajets, certaines catégories de véhicules ou certaines périodes temporelles et lui faisant parallèlement perdre le bénéfice du sursis prononcé lors de la première condamnation. Selon le Conseil d'Etat, il y aurait avantage à conférer au juge de la deuxième condamnation la compétence d'aligner la portée de la

première interdiction de conduire à celle de la deuxième interdiction. Les représentants du ministère expliquent que le problème soulevé ne relève pas du présent projet de loi, mais, le cas échéant, de celui portant réforme de l'exécution des peines, modifiant, entre autres, le Code d'instruction criminelle et le Code pénal (voir doc. parl. n° 6381). Ils ajoutent que le ministère de la Justice a été consulté lors de l'élaboration du contenu du présent projet de loi. La commission parlementaire décide de mentionner dans son rapport qu'elle plaide en faveur de la mise en place de dispositions allant dans le sens de la proposition du Conseil d'Etat.

Au regard de ce qui précède, l'article 10 sera libellé comme suit:

Art. 10. *L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:*

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable."

(2) Le paragraphe 1ter est remplacé par le libellé suivant:

„1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle."

(3) Le paragraphe 2bis est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum."

Lors de sa réunion du 14 janvier 2015, la Commission a fait siennes les remarques d'ordre rédactionnel émises dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 13, paragraphe 1er, alinéa 2, ainsi qu'à l'endroit de l'article 13, point b du paragraphe 2. L'article 10 se lira donc comme suit:

Art. 10. *L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:*

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou en cas de récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable."

(2) Le paragraphe 1ter est remplacé par le libellé suivant:

„1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle."

(3) Le paragraphe 2bis est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum."

Article XII (article 11 nouveau)

Cet article modifie l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin d'y redresser une erreur introduite lors de l'adoption du projet de loi 5366 devenu la loi du 18 septembre 2007 modifiant a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques b) la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

Le Conseil d'Etat rappelle l'intérêt d'éviter tout amalgame entre la législation sur la circulation routière qui traite plus particulièrement des règles de comportement en matière de trafic routier, tout en visant ensemble des usagers de la route, et la législation sur les transports routiers qui concerne plus particulièrement les règles selon lesquelles des transporteurs professionnels sont autorisés à acheminer par la voie routière au moyen de types de véhicules appropriés des personnes ou des choses d'un point géographique à un autre. La distinction entre les deux législations est d'autant plus difficile à faire qu'il existe des points d'intersection entre les deux matières. Ainsi, l'équipement des véhicules utilisés pour le transport routier doit répondre aux exigences d'aménagement prévues par le Code de la route. Les conducteurs des unités de transport doivent avoir la qualification technique et la maîtrise de la conduite prescrite par le Code de la route. La façon de procéder aux contrôles des véhicules affectés au transport routier est celle prévue pour assurer la surveillance de la circulation et pour arrêter un véhicule trouvé en infraction, … Néanmoins, dans l'intérêt d'un développement ordonné des deux législations, il y a lieu de respecter les particularismes des domaines légaux concernés et les compétences de police administrative et judiciaire qui s'y rattachent.

Dans cet ordre d'idées, les fonctionnaires de la Police grand-ducale ont dans le domaine de la circulation routière tout comme dans celui des transports routiers une mission générale de veiller au respect de la loi, de constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs. La loi a par ailleurs conféré aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises la compétence de veiller, tout comme la Police grand-ducale, à l'exécution conforme de la législation sur les transports routiers et au dépistage des surcharges de véhicules routiers. Afin de faciliter les tâches des deux corps administratifs, l'article 6, sous b) de la loi précitée du 14 février 1955 confère aux fonctionnaires des Douanes, agissant dans le cadre de leurs missions en matière de législation sur les transports routiers ou en matière de contrôle des surcharges des véhicules routiers, la prérogative de contrôler parallèlement l'aménagement des véhicules et leur chargement, ainsi que les plaques minéralogiques, les numéros d'identification et les documents de bord, avec la possibilité de dresser procès-verbal en cas de constatation d'une infraction. Même si ces derniers contrôles relèvent de toute évidence de l'application de la législation routière, il a paru rationnel aux yeux du législateur d'en attribuer, pour des raisons d'organisation pratique de ces contrôles, la compétence aux fonctionnaires des Douanes, qu'ils exercent parallèlement aux missions confiées à la Police grand-ducale.

Cette distinction entre la compétence générale des fonctionnaires de la Police grand-ducale en matière de police administrative et judiciaire dans les domaines légaux de la circulation routière et des transports routiers, d'une part, et la même compétence des fonctionnaires des Douanes, qui est générale en matière de législation sur les transports routiers et spécifique, comme limitée aux matières explicitement énumérées, dans le domaine de la circulation routière doit valoir au même titre pour les avertissements taxés. Le Conseil d'Etat se limite ici uniquement à l'application de ces principes à la législation sur la circulation routière, alors que la législation sur les transports routiers est étrangère à la portée du projet de loi sous examen. Dans la lignée des considérations qui précèdent, il échet de reléguer à la législation sur les transports routiers la façon de sanctionner les infractions relevant de cette matière. Quant aux compétences de police administrative et de police judiciaire en matière de circulation routière, en général, et quant à la manière de décerner des avertissements taxés, en particulier, il y a lieu de revoir les deux premiers alinéas de l'article 15 qui comportent des dispositions pour partie redondantes et pour partie contradictoires. Le Conseil d'Etat propose de remplacer les textes en place par les dispositions suivantes:

„En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale.

Dans le cadre des contrôles effectués dans les conditions de l'article 6, sous b), les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises peuvent décerner des avertissements taxés en cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, à condition que celles-ci concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord.".

La commission parlementaire note que le Conseil d'Etat oublie de mentionner que, par sa façon de procéder, il ôte la base légale à certaines sanctions prévues dans le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes et plus précisément aux avertissements taxés prévus aux points M et N de l'annexe I du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés. Pour cette raison, la commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point. Le libellé de l'article sous rubrique est donc maintenu dans sa version initiale.

Art. 11. *L'alinéa 1 de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par la disposition suivante:*

„En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale."

Article XIII (article 12 nouveau)

Cet article modifie l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin de permettre aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises de percevoir une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de leur consignation, alors que la rédaction actuelle n'y autorise que les membres de la Police grand-ducale à faire cela. Il s'agit de rectifier un oubli.

Dans plusieurs avis antérieurs, le Conseil d'Etat avait déjà rendu attentif au problème de conformité que posent les dispositions de l'article 16 par rapport à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, qui rappelle que le principe général d'égalité interdit toute discrimination exercée en raison de la nationalité, que cette discrimination soit ostensible ou revête une forme dissimulée qui, par application d'autres critères de distinction, aboutit en fait au même résultat. Par ailleurs, une réglementation qui prévoit une distinction fondée sur le critère de la résidence, en refusant par exemple à des non-résidents un avantage accordé aux résidents risque de jouer au détriment des ressortissants d'autres Etats membres. Or, une différence de traitement entre résidents et non-résidents peut se justifier par des circonstances objectives. Le risque réel que l'exécution d'une condamnation prononcée par les juridictions nationales soit impossible, voire „considérablement plus difficile et plus onéreuse" dans le cas d'un non-résident peut constituer une raison objective pour justifier un traitement différent. Encore faut-il que cette différence de traitement ne soit ni discriminatoire ni disproportionnée. La Cour de Justice de l'Union européenne a ainsi retenu que la législation belge imposant l'obligation d'un paiement immédiat d'une somme dépassant de 50% le montant de l'amende administrative dont le paiement

immédiat éteint l'action publique était excessive, surtout qu'elle s'appliquait individuellement pour chaque infraction et que le non-paiement comportait l'immobilisation sur place du véhicule. Elle a également conclu au caractère disproportionné d'une caution dont le montant est fixé par la législation italienne au double de ce qu'il est en cas de paiement immédiat de l'amende pécuniaire. C'est donc à bon escient que les auteurs du projet de loi prévoient d'abolir le régime actuel des consignations à payer par des contrevenants routiers non-résidents qui préfèrent au paiement de l'avertissement taxé d'être verbalisés en vue d'un procès, du moment que le montant de la consignation représente le double de celui de l'avertissement taxé.

Quant à l'alternative projetée d'obliger les contrevenants routiers non résidents, qui ne sont pas disposés à régler l'avertissement taxé, de verser entre les mains des agents verbalisateurs une consignation „destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels", sans précision sur les montants effectivement en jeu, celle-ci risque de buter sur les mêmes problèmes que ceux posés par les législations belge et italienne qui se sont retrouvées dans le collimateur des juges européens. Plutôt dès lors que de renvoyer sans autre détail sur les modalités de détermination et de perception à une somme non autrement précisée que par la référence à une amende et des frais de justice, le Conseil d'Etat estime préférable de fixer la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé mais augmentée d'un forfait représentant les frais de justice usuellement appliqués en matière de police, dont le montant sera à déterminer dans la loi même, sinon dans un règlement grand-ducal. Au regard des problèmes de conformité susmentionnés par rapport aux exigences du droit européen, le Conseil d'Etat doit, quant aux dispositions actuellement soumises à son examen, réserver la question de la dispense du second vote constitutionnel en attendant qu'il soit saisi d'une nouvelle mouture de texte. La commission parlementaire décide de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et d'amender l'article 13 (ancien), article 12 nouveau en complétant le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955, pour lui donner le libellé suivant:

Art. 12. *Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:*

*„**Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le maximum de l'amende, fixé à l'article 7. Ce même règlement fixe le montant des frais de justice qui peuvent s'ajouter éventuellement à la consignation."*

Dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013, le Conseil d'Etat rappelle que, dans son avis du 23 octobre 2012, il avait assorti d'une opposition formelle ses critiques relatives à la façon dont les auteurs du projet gouvernemental entendaient faire droit à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qui a jugé contraire aux exigences du droit européen le fait de placer un contrevenant non résident de l'Etat de l'infraction dans une situation considérablement plus difficile et plus onéreuse qu'un résident de l'Etat de l'infraction. Par le biais des amendements parlementaires du 8 mai 2013, la Commission du Développement durable a proposé de fixer dorénavant le maximum de la consignation à un montant égal au maximum des amendes contraventionnelles prévues à l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Ce montant pourrait en outre être augmenté du montant des frais de justice. Dans ces conditions, le montant réglementaire de la consignation pourrait représenter jusqu'au quintuple, voire au sextuple ou au décuple de l'avertissement taxé actuellement appliqué, sans compter le montant des frais de justice susceptibles de s'y ajouter. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat ne peut que constater que le texte de l'amendement proposé ne constitue pas vraiment une avancée par rapport à la disposition critiquée. Il ne se voit dès lors pas à même de lever son opposition formelle du 23 octobre 2012. Il pourrait tout au plus s'accommoder d'une disposition prévoyant pour la consignation un montant correspondant à celui de l'avertissement taxé, mais augmenté d'un taux restant sensiblement en dessous de 50%. Quant aux frais de justice, le montant forfaitaire pour couvrir ceux-ci devrait être choisi en sorte que le cumul avec celui de la consignation proprement dite reste également de façon significative en dessous de la barre correspondant à 150% du montant de l'avertissement taxé.

Afin de répondre à cette opposition formelle, la Commission décide de faire correspondre le montant de la somme à consigner à celle de l'avertissement taxé et de faire par ailleurs abstraction des frais de justice. L'article 12 amendé se lira donc comme suit:

Art. 12. *Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:*

*„**Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende **~~et les frais de justice éventuels~~**, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. **Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.**"*

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que l'amendement tient compte de l'opposition formelle relative à l'alinéa 1er de l'article 16 de la loi précitée du 14 février 1955 que le Conseil d'Etat avait confirmée dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013. L'opposition formelle en devient sans objet.

Article XIV (article 13 nouveau)

L'article sous rubrique prévoit d'apporter deux modifications à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955. D'une part, le fait de ne pas avoir payé la taxe sur les véhicules routiers endéans les 60 jours qui suivent l'échéance devient cause d'immobilisation du véhicule par les forces de l'ordre. D'autre part, il est prévu de faire de la possibilité de retenir les documents de bord une forme supplémentaire d'immobilisation forcée d'un véhicule (à côté de l'enlèvement des clés de contact et de l'application d'un moyen mécanique).

En ce qui concerne la première des modifications qui consiste à aligner le champ d'application de la prérogative des fonctionnaires de la Police grand-ducale en matière d'immobilisation forcée des véhicules à celui valant pour les prérogatives que détiennent en la matière les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, le paragraphe 2 de l'article 14 (ancien), article 13 nouveau ne donne pas lieu à observation quant au fond de la part du Conseil d'Etat. Sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat estime cependant qu'il suffit d'écrire: „5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.". Il échet de changer en conséquence le libellé de l'alinéa 2 de l'article 17 de la loi de 1955. La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat (modification du paragraphe (2) et ajout d'un nouveau paragraphe (4)).

Quant à la deuxième modification, le Conseil d'Etat rappelle d'abord ses observations à l'endroit de l'article 13 (précédent) du projet de loi sous examen. Ce n'est que sous la réserve expresse que le problème y évoqué trouve une solution appropriée qu'il est d'accord de procéder à l'examen des changements que les paragraphes 1er et 3 prévoient d'apporter au paragraphe 1er de l'article 17 susmentionné. Il est certes difficile d'enlever les clés de contact à un routier étranger trouvé en infraction à l'interdiction de circuler le dimanche, alors que pareille mesure priverait le contrevenant de se servir de la cabine de conduite comme logis en attendant la fin de l'interdiction. Le Conseil d'Etat se demande toutefois s'il ne serait pas plus circonspect de doter les forces de l'ordre des moyens mécaniques utiles pour immobiliser un poids lourds – à l'instar des sabots qui sont en service pour les voitures particulières, car il doute de l'efficacité de l'enlèvement des documents de bord. En effet, qu'est-ce qui empêcherait dans pareille circonstance un chauffeur professionnel à se remettre en route, tout en alléguant lors d'un éventuel contrôle postérieur au-delà des frontières nationales le vol ou la perte de ces documents? En ordre principal, il déconseille dès lors d'ajouter cette nouvelle possibilité d'immobilisation forcée d'un véhicule au texte de l'article 17. Si la Chambre des députés ne partageait pas les doutes du Conseil d'Etat sur ce point et se prononçait en faveur de l'approche gouvernementale, le Conseil d'Etat proposerait en ordre subsidiaire de remplacer les modifications énoncées aux paragraphes 1er et 3 de l'article 14 du projet de loi par un nouvel alinéa 3 à insérer à l'article 17 de la loi de 1955, libellé comme suit:

„Dans l'hypothèse visée sous 1) des alinéas 1er et 2, les fonctionnaires de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont également en droit d'immobiliser les véhicules concernés en retenant les documents de bord du véhicule."

Le Conseil d'Etat rend encore attentif à la différence déjà discutée à l'endroit de l'article 12 du projet de loi qui apparaît également entre les alinéas 1er et 2 de l'article sous examen. Dans l'optique

de l'article 12, il demande que le bout de phrase „ou à la législation sur les transports routiers" soit supprimé au point 1) de l'alinéa 2, et que le recours aux moyens légaux mis à la disposition des forces de l'ordre pour assurer l'application de la législation sur les transports routiers soit réglé dans le cadre de cette législation.

Il est d'avis qu'une telle approche n'empêchera pas le législateur de procéder, dans le cadre de la législation sur les transports routiers, par voie de référence aux dispositions pertinentes de la législation routière.

La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de supprimer le bout de phrase *„ou à la législation sur les transports routiers"* au point 1) de l'alinéa 2 du paragraphe 1er de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Le libellé de l'article 13 nouveau sera donc le suivant:

Art. 13. *A l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes:*

(1) A l'alinéa premier du paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:

„dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner."

(2) L'alinéa premier du même paragraphe 1er est complété in fine par un point 5) libellé comme suit:

„5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.".

(3) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:

„dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner."

(4) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 4) est remplacé par le libellé suivant:

„4) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.".

Article XV (article 14 nouveau)

Selon la pratique administrative courante, l'autorisation pour l'usage de plaques rouges est délivrée par le ministre et le titulaire de l'autorisation se fait par la suite remettre par la Société nationale de circulation automobile contre caution une paire de plaques rouges après avoir payé la taxe de chancellerie prévue à cette fin et conclu l'assurance responsabilité civile destinée à couvrir les véhicules conduits sous le couvert de la plaque rouge en question. Dans ces conditions, les précautions rédactionnelles dont a fait état le Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 2, paragraphe 3, n'ont pas leur raison d'être en relation avec l'article sous rubrique qui ne donne dès lors pas lieu à observation de sa part. L'article se lira donc comme suit:

Art. 14. *Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:*

„a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier ou d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges;".

Article XVI

Le Conseil d'Etat rappelle que la formule de promulgation ne fait pas partie du dispositif d'une loi contrairement à la formule exécutoire figurant dans un règlement grand-ducal. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande dès lors la suppression de l'article 16 de la loi en projet comme étant contraire aux exigences de l'article 34 de la Constitution. La commission parlementaire décide de suivre la demande du Conseil d'Etat.

*

XI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Art. 1er. Au paragraphe 1er, alinéa 2, au paragraphe 3, alinéa 1er et au paragraphe 6, alinéa 1er de l'article 2 ainsi qu'aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes „ministre des Transports", „Ministre des Transports", „ministre des Transports ou son délégué" et „ministre ayant les Transports dans ses attributions" sont remplacés par le terme „ministre".

Art. 2. L'article 2 de la même loi est modifié comme suit:

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

„Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre", délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé:"

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante:

„Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

c) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

d) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

„Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal."

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme „taxe sur les véhicules automoteurs" est remplacé par „taxe sur les véhicules routiers".

Art. 3. (1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points

2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
9)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points

14)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
15)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
16)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
17)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
18)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
19)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
20)	l'inobservation, en dehors des agglomérations, d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins 2 secondes	2 points
21)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
22)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
23)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
24)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
25)	– l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection – le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement – l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication	2 points
26)	l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation	2 points

(2) Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015.

Art. 4. L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 3.** Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;
4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;
6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;
9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg.“

Art. 5. L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„Un règlement grand-ducal détermine les matières suivantes:

3. les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;
4. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories.“

Art. 6. L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er est complété *in fine* par le libellé suivant:

„Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.“

(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

„Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu:“

(3) Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

„4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation;“

(4) Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant:

„Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe.“

(5) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

„Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a

procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;

b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation."

(6) Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

„– ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule;"

Art. 7. L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

a) vitesse dangereuse selon les circonstances;

b) inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;

c) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;

d) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;

e) inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;

f) inobservation du signal C,1a;

g) omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;

h) inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;

i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède;

j) infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;

k) inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;

l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;

m) mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;

n) défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);

o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Art. 8. L'article 10bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 10bis.** Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule."

Art. 9. L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 12.**

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
- pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;

– pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
– pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25

Substance	*Taux (ng/mL)*
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants:

iv. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10;

v. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels;

vi. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée

- reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
- est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
- est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang

et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal."

Art. 10. L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou en cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable."

(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant:

„1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail.

Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle."

(3) Le paragraphe 2bis. est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

„En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum."

Art. 11. L'alinéa 1 de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par la disposition suivante:

„En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être

décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale.“

Art. 12. Le premier alinéa de l’article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 16.** Si le contrevenant, qui n’a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s’acquitte pas de l’avertissement taxé sur le lieu même de l’infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l’administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l’amende, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l’Etat. Cette somme correspond au montant de l’avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d’application.“

Art. 13. A l’article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes:

(1) A l’alinéa premier du paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:

„dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu’au paiement de l’avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.“

(2) L’alinéa premier du même paragraphe 1er est complété *in fine* par un point 5) libellé comme suit:

„5) la taxe sur les véhicules routiers n’a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“.

(3) A l’alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:

„dans ce cas, les fonctionnaires de l’administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu’au paiement de l’avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.“

(4) A l’alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 4) est remplacé par le libellé suivant:

„4) la taxe sur les véhicules routiers n’a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“.

Art. 14. Le point a) de l’article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

„a) des demandes en obtention d’un certificat d’immatriculation ou d’identification pour un véhicule routier, d’un signe distinctif particulier ou d’une autorisation pour l’utilisation de plaques rouges;“.

Luxembourg, le 23 avril 2015

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHE

6399

J-2014-O-0664 (PL 6399)

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date:	29/04/2015 16:09:41		
Scrutin:	1	Président:	M. Di Bartolomeo Mars
Vote:	PL 6399 Permis à points	Secrétaire A:	M. Frieseisen Claude
Description:	Projet de loi 6399	Secrétaire B:	Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	5051	0	3	54
Procuration:	6	0	0	6
Total:	5657	0	3	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
déi gréng					
M. Adam Claude	Oui		M. Anzia Gérard	Oui	
M. Kox Henri	Oui		Mme Lorsché Josée	Oui	
Mme Loschetter Viviane	Oui		M. Traversini Roberto	Oui	
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylv	Oui	(Mme Arendt Nancy)
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Eicher Emile	Oui	
M. Eischen Félix	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Franç	Oui		M. Kaes Aly	Oui	
M. Lies Marc	Oui		Mme Mergen Martine	Oui	
M. Meyers Paul-Henri	Oui		Mme Modert Octavie	Oui	(Mme Adehm Diane)
M. Mosar Laurent	Oui		M. Oberweis Marcel	Oui	(M. Eischen Félix)
M. Roth Gilles	Oui		M. Schank Marco	Oui	
M. Spautz Marc	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	
M. Wiseler Claude	Oui		M. Wolter Michel	Oui	(M. Wiseler Claude)
M. Zeimet Laurent	Oui				
LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
Mme Bofferding Taina	Oui		Mme Burton Tess	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui		Mme Dall'Agnol Claudia	Oui	
M. Di Bartolomeo Mars	Oui		M. Engel Georges	Oui	
M. Fayot Franz	Oui		M. Haagen Claude	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui		M. Negri Roger	Oui	
M. Bodry Alex	Oui				
DP					
M. Arendt Guy	Oui		M. Bauler André	Oui	
M. Baum Gilles	Oui		Mme Beissel Simone	Oui	
M. Berger Eugène	Oui		Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Delles Lex)
M. Delles Lex	Oui		Mme Elvinger Joëlle	Oui	
M. Graas Gusty	Oui		M. Hahn Max	Oui	
M. Krieps Alexander	Oui		M. Mertens Edy	Oui	
Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Hahn Max)			
ADR					
M. Gibéryen Gast	Non		M. Kartheiser Fernand	Non	
M. Reding Roy	Non				
déi Lénk					
M. Urbany Serge	Oui		M. Wagner David	Oui	

Le Président:

Le Secrétaire général:

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date:	29/04/2015 16:09:41		
Scrutin:	1	Président:	M. Di Bartolomeo Mars
Vote:	PL 6399 Permis à points	Secrétaire A:	M. Frieseisen Claude
Description:	Projet de loi 6399	Secrétaire B:	Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	~~50~~ 51	0	3	~~53~~
Procuration:	6	0	0	6
Total:	~~56~~ 57	0	3	~~60~~

n'ont pas participé au vote:

Nom du député	Nom du député
	LSAP
M. Bodry Alex	

Le Président:

Le Secrétaire général:

6399/11

N° 6399[11]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2014-2015

P R O J E T D E L O I

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

* * *

DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL PAR LE CONSEIL D'ETAT

(19.5.2015)

Le Conseil d'Etat,

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 4 mai 2015 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

modifiant

a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 29 avril 2015 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 23 octobre 2012 et 12 juillet 2013 et 25 mars 2015;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique du 19 mai 2015.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

La Présidente,
Viviane ECKER

25

Session ordinaire 2014-2015

RM/pk P.V. DEVDU 25

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 23 avril 2015

Ordre du jour :

1. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
   - Rapporteur: Madame Josée Lorsché
   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

2. Avis de la Commission relatif à la mise en place d'une passerelle pour cyclistes et piétons sous le Pont Adolphe

3. Divers

*

Présents : M. Gilles Baum, M. Emile Eicher, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, M. Christophe Reuter, M. Romain Spaus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Toussin, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les

demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au courrier électronique n°145353.

Ce projet de rapport ne soulève pas de question et est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle n°1 pour les débats en séance plénière.

2. Avis de la Commission relatif à la mise en place d'une passerelle pour cyclistes et piétons sous le Pont Adolphe

Pour rappel, la loi du 26 décembre 2012 a dégagé 62,9 millions d'euros afin de permettre la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg. Seuls 40,2 millions de ces 62,9 millions d'euros ont été engagés et, au cours d'une réunion jointe de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire et la Commission du Développement durable du 2 avril 2015, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures est venu informer la Chambre des Députés de son souhait d'affecter différemment une partie du budget voté mais non utilisé, afin de construire une passerelle pour cyclistes et piétons sous le Pont Adolphe.

Suite à cette réunion, il avait été décidé que deux réunions supplémentaires seraient convoquées : d'une part, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire se réunirait afin, le cas échéant, d'autoriser le Gouvernement à procéder à la construction de la passerelle. D'autre part, la Commission du Développement durable discuterait les détails techniques du projet.

Or, il s'avère que ces deux réunions ont été incidemment convoquées de manière concomitante. Alors que la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire est présentement en train de se prononcer sur le projet de financement, plusieurs intervenants regrettent qu'il n'ait finalement pas été décidé de convoquer une nouvelle réunion jointe ou, en ordre subsidiaire, de d'abord clarifier les aspects techniques du projet au sein de la Commission du Développement durable pour ensuite, dans un second temps, permettre à la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire de prendre sa décision en ayant en mains tous les détails du projet.

Il est par ailleurs précisé qu'il n'est en aucun cas du ressort de la Commission du Développement durable de se prononcer sur l'autorisation de construction, cette mission revenant exclusivement à la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire. Pour autant, la Commission du Développement durable rédigera une prise de position en la matière et la fera parvenir à Monsieur le Ministre afin de lui rendre compte par écrit des débats en commission. Par ailleurs et suite à un bref échange de vues, les membres de la Commission du Développement durable décident de procéder à un vote symbolique quant à l'opportunité de construire la passerelle.

Tout en précisant qu'il soutient entièrement le développement de la mobilité douce et le renforcement du réseau de pistes cyclables, le groupe parlementaire CSV annonce qu'il ne souhaite pas prendre position au sujet de la construction de la passerelle sous le Pont Adolphe et qu'il s'abstiendra donc lors de ce vote, car il estime que plusieurs questions restent encore sans réponse. Il regrette notamment l'absence d'une fiche technique précise.

Suite à une question afférente, Monsieur le Ministre précise que les travaux pour la construction de la passerelle sont actuellement - au stade de l'avant-projet sommaire - chiffrés à 6,2 millions d'euros. Il déclare cependant que ce montant devra encore être affiné. S'il n'est pas exclu que le montant définitif soit un peu plus élevé, il est pour autant peu probable que la facture finale n'excède 7 millions d'euros. Dans ce contexte, il est fait valoir que le budget voté par la Chambre des Députés en décembre 2012 sera respecté même si le projet de passerelle est réalisé.

A la demande d'un membre de la commission parlementaire, Monsieur le Ministre s'engage à ce qu'une analyse soit réalisée en vue de la sécurisation de la passerelle contre les risques de tentatives de suicide.

Au terme de cet échange de vues, il est donc procédé à un vote symbolique. La Commission estime que le projet de passerelle est une solution adéquate en vue de la création d'un réseau cyclable cohérent à Luxembourg-Ville et se prononce majoritairement pour la construction de la passerelle pour cyclistes et piétons, le groupe politique CSV s'abstenant pour les raisons évoquées ci-avant.

Par ailleurs, Monsieur le Ministre s'engage à venir présenter à la Chambre des Députés le devis définitif de ce projet, ainsi que la fiche technique, dès que l'avant-projet détaillé sera finalisé.

3. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 30 avril prochain à 10h30.

Luxembourg, le 27 avril 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

15

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2014-2015

RM/pk

P.V. CEB 15
P.V. DEVDU 24

Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

et

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 02 avril 2015

Ordre du jour :

1. Suites à donner au chantier "Pont Adolphe"

2. UNIQUEMENT POUR LES MEMBRES DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

   Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 26 février 2015 et des 3 et 12 mars 2015

3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
   - Rapporteur: Madame Josée Lorsché
   - Examen du 2e avis complémentaire du Conseil d'Etat

4. 6789 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure (2014)
   - Elaboration d'une prise de position de la commission

5. Divers

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Frank Arndt, M. André Bauler (remplaçant Mme Joëlle Elvinger), M. Eugène Berger, M. Gast Gibéryen, M. Claude Haagen, M. Jean-Marie Halsdorf, Mme Viviane Loschetter, Mme Martine Mergen, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth (remplaçant M. Félix Eischen), membres de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Justin Turpel, membres de la Commission du Développement durable

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, M. Christophe Reuter, M. Romain Spaus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. John Voncken, du Service des sites et monuments nationaux

M. Guy Toussin, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Diane Adehm, Présidente de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire
Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission du Développement durable

*

1. Suites à donner au chantier "Pont Adolphe"

Pour rappel, la loi du 26 décembre 2012 a dégagé 62,9 millions d'euros afin de permettre la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg. Ces travaux de rénovation sont à l'heure actuelle bien entamés et se poursuivent dans le respect du calendrier prévu.

Le projet de rénovation, tel que voté par la loi précitée du 26 décembre 2012, n'accorde cependant pas d'espace à la circulation des cyclistes. En effet, le nouveau tablier du pont Adolphe, bien qu'élargi, ne pourra pas contenir de piste cyclable. Etant donné cette situation, différentes variantes d'un itinéraire cyclable entre la gare et le centre-ville ont été analysées et il a finalement été retenu d'intercaler une nouvelle passerelle entre les deux arcs en-dessous du tablier reconstruit du pont Adolphe.

Le projet de passerelle tel que retenu est présenté aux membres des deux commissions parlementaires. Pour les détails exhaustifs de cette présentation, il est renvoyé aux documents repris en annexe n°1 du présent procès-verbal.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- interrogé sur les détails de l'exécution budgétaire de la loi précitée du 26 décembre 2012, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures signale que seuls 40,2 millions d'euros du budget total de 62,9 millions d'euros ont été engagés et précise que tous les travaux initialement prévus ont été ou seront réalisés, le différentiel s'expliquant uniquement par la baisse du coût de certaines matières premières et par les prix bas obtenus lors de l'adjudication. Ainsi, étant donné que le coût de la nouvelle passerelle qu'il est prévu de construire a été évalué à 6,2 millions d'euros et malgré quelques petites dépenses supplémentaires qui viendront encore s'ajouter au projet de rénovation du Pont Adolphe, le budget sera respecté même si le projet de passerelle est réalisé ;

- quant à la procédure d'autorisation parlementaire, la construction de la passerelle suspendue ne nécessite pas le vote d'une loi. Cependant, étant donné qu'il s'agit d'une affectation du budget autre que celle initialement prévue, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire doit donner son accord préalable à la construction. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre prie la Chambre des Députés de bien vouloir se prononcer dans un délai raisonnable, afin de ne pas bloquer le chantier en cours ;

- plusieurs projets alternatifs ont été étudiés avant que ne soit retenue l'idée de la passerelle suspendue. Tout d'abord, la possibilité d'intégrer une piste cyclable sur le nouveau tablier du Pont Adolphe - solution qui aurait été idéale dans sa simplicité - a dû être écartée en raison du manque de place sur les trottoirs. La variante d'un pont supplémentaire uniquement réservé à l'usage des piétons et des cyclistes a également été écartée, d'une part, pour des raisons budgétaires et, d'autre part, à cause de sa mauvaise intégration visuelle dans le paysage ;

- quant aux éventuels problèmes de sécurité qui pourraient se poser sur la passerelle, il est tout d'abord fait valoir que le risque de suicide n'y sera pas plus élevé que sur le Pont Adolphe. Par ailleurs, des caméras de surveillance seront installées à certains endroits stratégiques de la passerelle afin de sécuriser les lieux d'accès. En outre, cette passerelle a été conçue afin d'éviter un stationnement de sans-abris ;

- bien que le Pont Adolphe ne bénéficie pas d'une protection nationale, l'Administration des ponts et chaussées a élaboré le projet de passerelle en étroite collaboration avec le Service des sites et monuments, qui avalise entièrement cet ouvrage, notamment au regard de son caractère totalement réversible et de son respect de la Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites (Charte de Venise) ;

- afin d'éviter qu'un microclimat ne se crée dans l'enceinte de la passerelle, il a été retenu de ne pas clôturer les garde-corps avec des parois en verre mais d'utiliser un filet de maillage d'une hauteur de 130 cm. De l'avis d'un intervenant, cette hauteur, bien que standard n'est pas suffisante et risque d'engendrer des problèmes de sécurité ;

- les travaux nécessaires à la réalisation de cette passerelle seront exécutés en parallèle avec les travaux de réhabilitation du Pont Adolphe sans en augmenter les délais ;

- la pente de la piste cyclable n'excède pas 6%, de telle sorte que la piste reste praticable par tous et ne nécessite aucune condition physique particulière ;

- les éventuels problèmes de balancement de la passerelle en cas de vent très fort ou de charge trop importante ont bien entendu été analysés et solutionnés ;

- la technique retenue pour la construction de la passerelle n'a rien de novateur et s'inspire de nombreux exemples étrangers (ex : Brooklyn Bridge à New York) ;

- quant à l'illumination de la passerelle, des simulations ont été réalisées afin de mettre en place une solution discrète et appropriée ;

- la passerelle suspendue sera également une attraction touristique qui permettra de découvrir la Vallée de la Pétrusse sous une nouvelle perspective.

*

Au terme de cet échange de vues, il est convenu que la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire se réunira au cours de la semaine du 20 avril courant afin de se

prononcer sur ce projet et, le cas échéant, donnera son accord au Gouvernement pour procéder à la construction de la passerelle sous le Pont Adolphe. Les détails techniques du projet seront quant à eux discutés au sein de la Commission du Développement durable.

2. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 26 février 2015 et des 3 et 12 mars 2015

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Les membres de la Commission du Développement durable examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat et entérinent les décisions reprises dans l'annexe n°2 du présent procès-verbal.

4. 6789 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure (2014)

Par courrier du 11 mars 2015 relatif au débat d'orientation sur le rapport d'activité annuel de la Médiateure, la Commission du Développement durable a été invitée à communiquer une prise de position au sujet du rapport d'activité et des recommandations éventuelles la concernant à la Commission des Pétitions. Les membres de la Commission du Développement durable examinent ledit rapport d'activité et constatent avec satisfaction qu'ils n'ont été saisis d'aucun dossier relevant de leur domaine de compétence.

5. Divers

Après un bref échange de vues, les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas réserver de suite favorable aux demandes d'entrevue de la part de la Chambre des Métiers et de la Fédération des patrons loueurs de taxis et d'ambulances du Grand-Duché de Luxembourg au sujet du projet de loi n°6588 portant a) organisation des services de taxis et b) modification du Code de la consommation.

Luxembourg, le 20 avril 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente de la Commission du Contrôle
de l'exécution budgétaire,
Diane Adehm

La Présidente de la Commission du
Développement durable,
Josée Lorsché

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

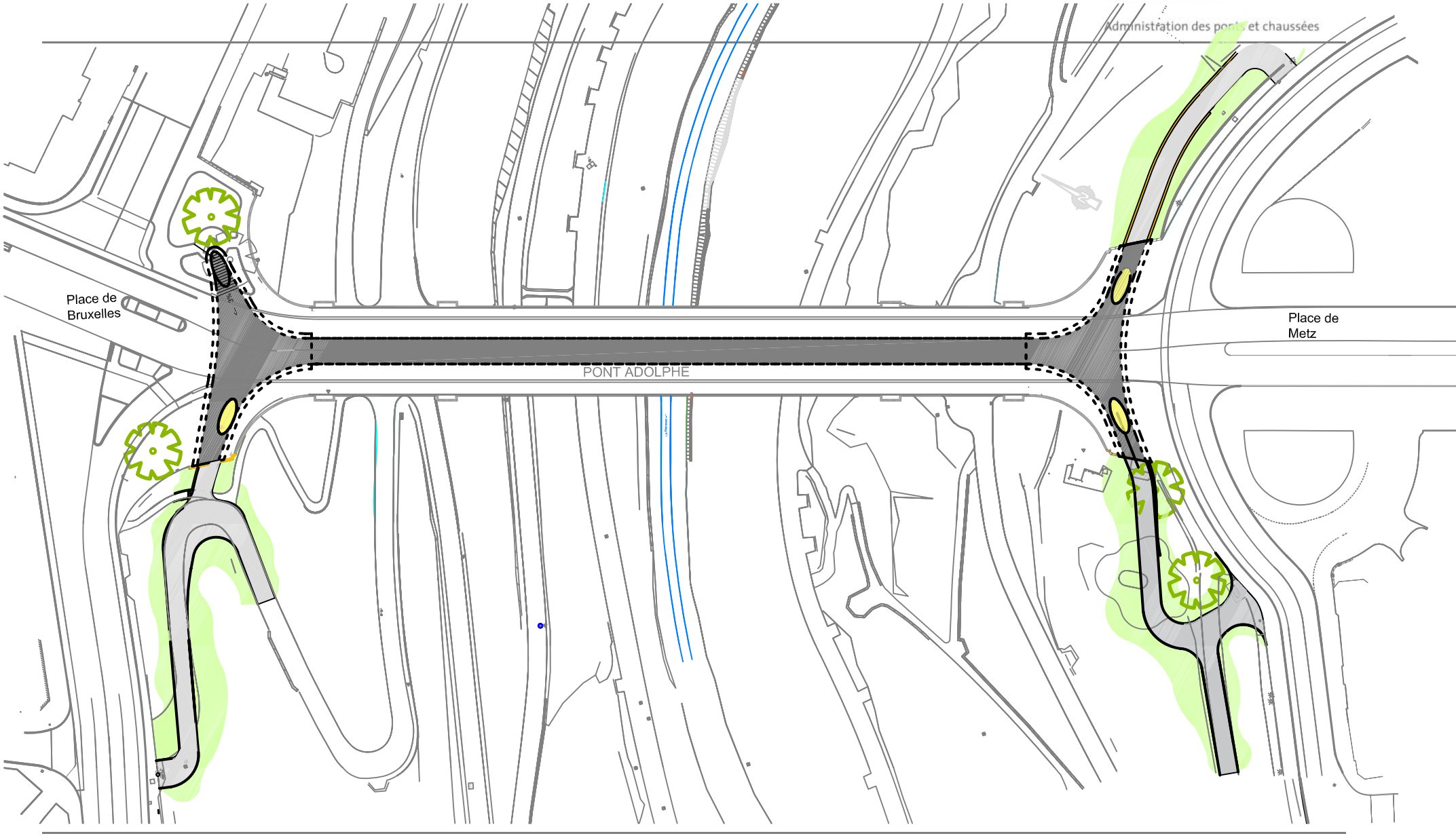
Administration des ponts et chaussées

La passerelle sous le pont Adolphe.

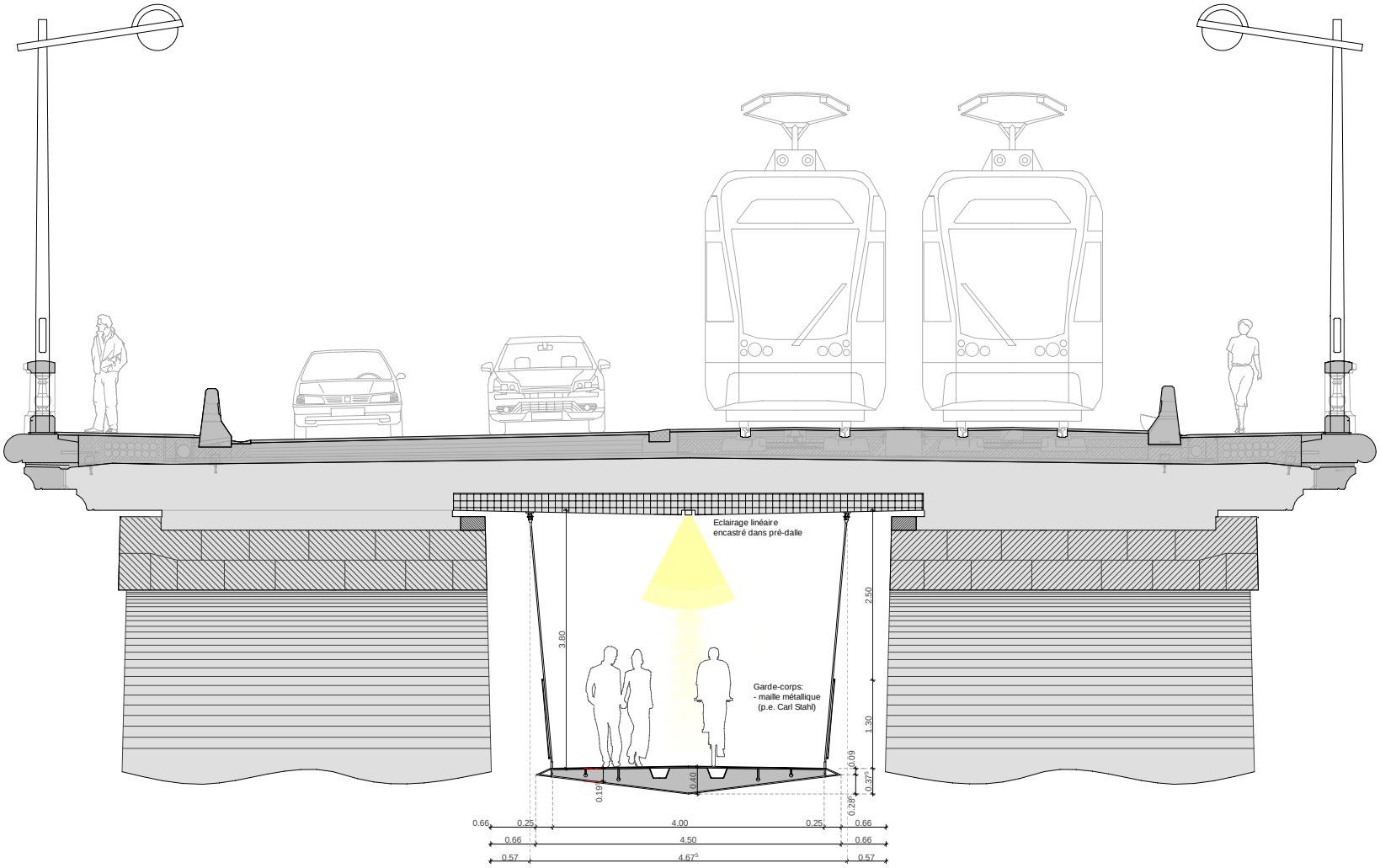
Nouvelle liaison pour la mobilité douce entre le centre-Ville et le quartier de la Gare.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées



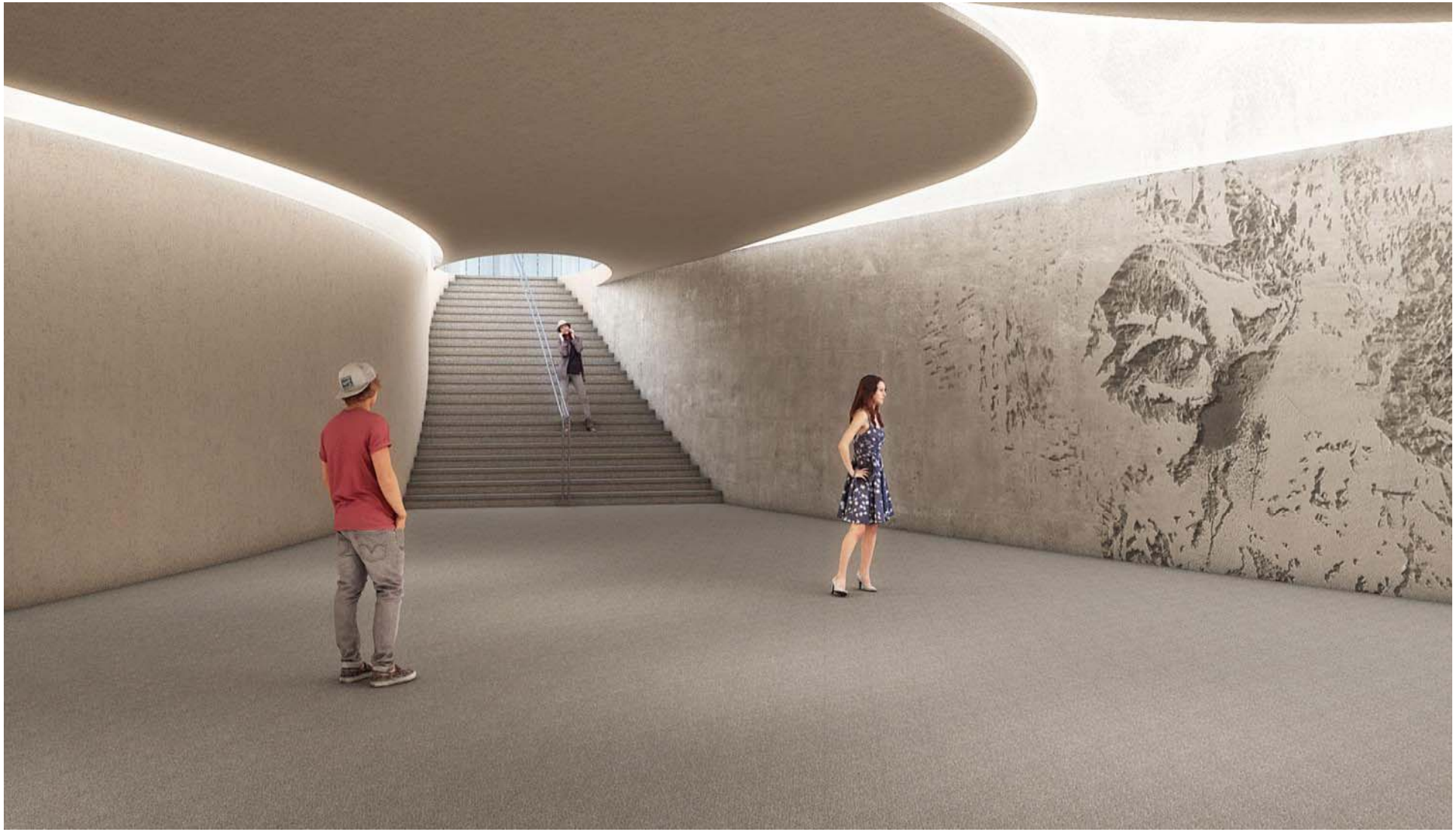
6399 - Dossier consolidé : 211


Eclairage linéaire
encastré dans pré-dalle
Garde-corps:
- maille métallique
(p.e. Carl Stahl)
3.80
2.50
1.30
0.09
0.37
0.40
0.19
0.28
0.66
0.25
4.00
0.25
0.66
0.66
4.50
0.66
0.57
4.67
0.57

6399 - Dossier consolidé : 213

6399 - Dossier consolidé : 214

6399 - Dossier consolidé : 215



6399 - Dossier consolidé : 217

6399 - Dossier consolidé : 218

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

La passerelle sous le pont Adolphe.

Nouvelle liaison pour la mobilité douce entre le centre-Ville et le quartier de la Gare.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

Dossier de presse

La réhabilitation du Pont Adolphe
- OA 750 -

- La nouvelle passerelle en-dessous du pont Adolphe
- L'évolution des travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe.

Luxembourg, le 2 avril 2015

HISTORIQUE DU PONT ADOLPHE

La pose de la première pierre a eu lieu le 14 juillet 1900 par le grand-duc Adolphe I et, après une durée de construction de 3 ans, sa mise en service fût célébrée le 24 juillet 1903.

Sa vocation initiale était de permettre à la ligne de chemin de fer à voie étroite Luxembourg – Echternach, appelée couramment « Charly », le franchissement de la Vallée de la Pétrusse. Outre cette vocation initiale, il va de soi que les autres moyens de déplacement de l'époque, comme les diligences, les piétons, mais aussi les bicyclettes qui émergeaient à la fin du 19ème siècle, empruntaient le Pont Adolphe pour se déplacer de la Gare vers la Ville-Haute ou vice-versa.

En 1903, le Luxembourg ne comptait que 12 immatriculations de véhicules automobiles, nombre qui se chiffre 10 ans plus tard à 434, données chiffrées qui font preuve qu'en début de la mise en service du Pont Adolphe, la charge de trafic automobile était plutôt négligeable.

Dans les années 1930, le Pont Adolphe fût adapté aux besoins du tram électrique et les deux exploitations, tramway et chemin de fer vicinal, se partageaient les infrastructures. En 1936 les balustrades furent remplacées.

Au Luxembourg on ne peut parler d'un vrai boom automobile que pendant la période qui s'étend entre les deux guerres mondiales. Ainsi, le nombre d'immatriculations se chiffrait à 14 071 véhicules en 1940.

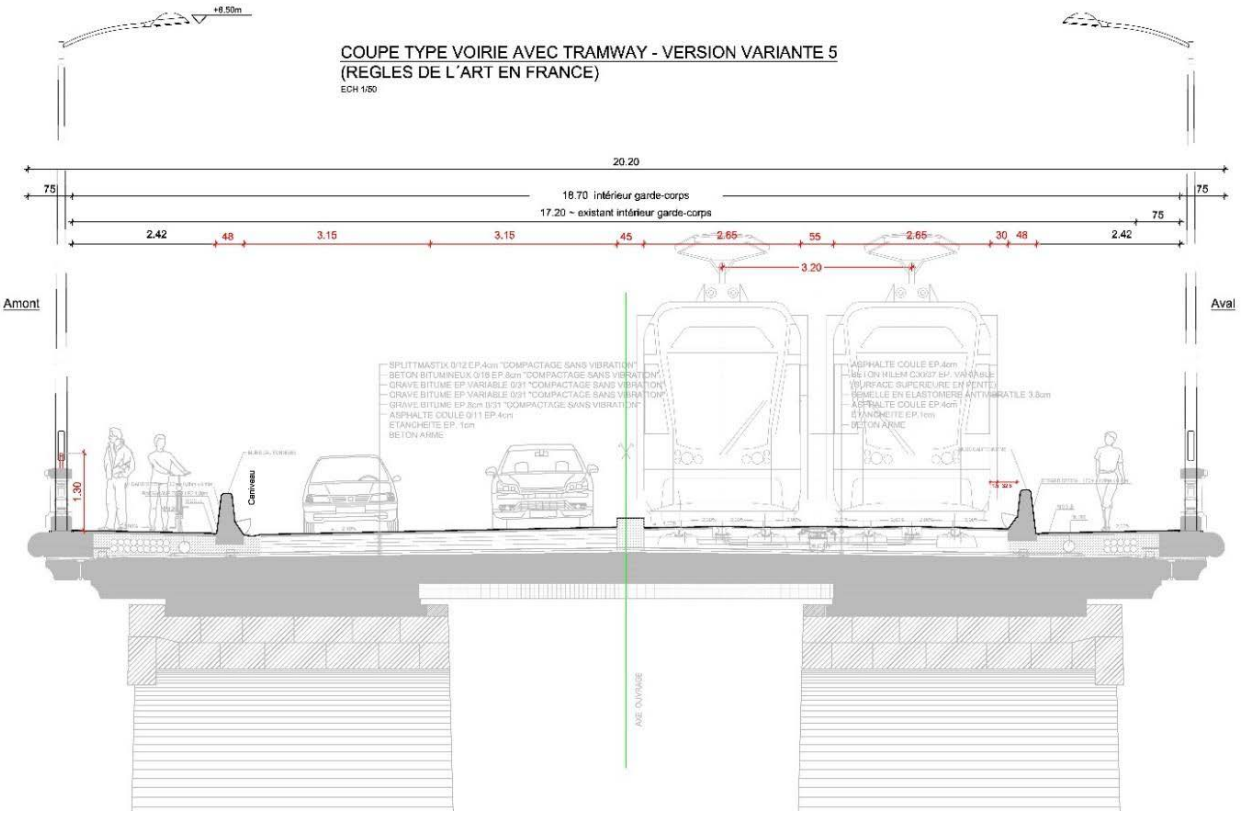
Les années 1950 sont marquées par un développement de plus en plus important de la circulation automobile et le tramway est perçu par certains comme un mode de transport obsolète. Dès le début des années 1960 plusieurs lignes disparaissent et sont désormais desservies par des autobus.

Ainsi, l'ancien tablier du Pont Adolphe d'une largeur totale de 17,82 m fût remplacé en 1962 par un tablier d'une largeur totale de 18,72 m pour faire face à la charge de trafic automobile en croissance permanente.

C'est sous cette configuration que se présentait la coupe-type du Pont Adolphe avant les travaux de réhabilitation qui débutaient au printemps 2014, à savoir 3 voies de circulation du centre-ville vers la gare, une voie réservée pour la circulation des lignes de bus dans le sens inverse et un trottoir de chaque côté. L'essor du trafic automobile ne laissait ainsi plus de place à la circulation des cyclistes comme l'avait été le cas à l'époque lors de l'inauguration du pont.

De 1903 à aujourd'hui, la largeur du Pont Adolphe à l'intérieur des garde-corps est donc passée de 16 m à 17,20 m afin de l'adapter aux conditions de circulation. Les futures conditions de trafic, l'élargissement des trottoirs, ainsi que la prise en compte du gabarit nécessaire au futur tram conduiront à une nouvelle augmentation du pont de 1,50 m. La largeur de l'ouvrage entre les garde-corps sera donc portée à 18,70 m, ce qui correspondra à une largeur totale de 20,20 m.

La répartition de cette nouvelle largeur se présentera comme suit :



- 2 trottoirs à 2,42 m réservés à la circulation des piétons,
- 2 voies de circulation pour le trafic automobile à 3,15 m,
- Le gabarit tram à 6,60 m.

Or, cette configuration ne laisse toujours pas d'espace pour la circulation des cyclistes, tout en sachant qu'un réseau cyclable n'est cohérent que si tous ses éléments forment un ensemble, dont les 2 ponts de la Ville reliant le quartier de la Gare à la Ville-Haute, à savoir le Viaduc ainsi que le Pont Adolphe, se présentent comme des éléments-clés.

Différentes variantes d'un itinéraire cyclable entre la gare et le centre-ville ont été analysées et lors d'une réunion avec la Ville de Luxembourg en décembre 2014, il a été retenu de donner préférence à la variante suspendue sous le tablier du Pont Adolphe « passerelle sous le pont ».

Nouvelle liaison pour la mobilité douce entre le centre-Ville et le quartier de la Gare.

Avec la volonté du Gouvernement et de la Ville de Luxembourg d'étendre le réseau des pistes cyclables, s'est imposée la nécessité de relier la ville haute avec le quartier de la gare par deux tracés, l'un passant par le Viaduc, l'autre par le Pont Adolphe.

L'Administration des Ponts et Chaussées a lancé les études pour réaliser cette piste pour la mobilité douce indépendante de la voirie du Pont Adolphe.

En effet, le nouveau tablier du Pont Adolphe en restauration, bien qu'élargi de 1,5 m pour l'intégration de deux nouvelles voies pour le tram et deux voies pour voitures/bus avec trottoirs de part et d'autre de 2,42 m, se prête difficilement à y intégrer une piste cyclable.

En outre, la combinaison d'une piste cyclable avec un des trottoirs entraînerait le rehaussement des balustres existants de 30 cm.

Au vu de ces considérations, la solution proposée est d'intercaler cette nouvelle passerelle entre les deux arcs en-dessous du tablier reconstruit du Pont Adolphe.

Le volume nécessaire d'environ 4,00 m de largeur x environ 3,80 m de hauteur consiste en une structure métallique légère accrochée par des tirants à la dalle en béton armé du tablier.

L'accès de cette piste entre les deux arcs existants se fait par les culées respectives.

Du côté de la ville-haute, la piste cyclable démarre à l'Avenue Marie-Thérèse à l'accès du serpentin de la rue de la Semois qu'elle suit sur les premiers 65 m avec une pente de 6%. Elle pénètre sous la place de Bruxelles par une ouverture à pratiquer dans le mur de soutènement nord-ouest de la culée nord. Elle est enfouie sous terre sur 34 m et sort sous le tablier à la culée nord du pré-arc dans l'axe du pont Adolphe.

Elle est accrochée à l'air libre sous le nouveau tablier sur 154 m, pour s'enfoncer par la culée sud sous la place de Metz sur une longueur de 33 m.

Elle ressort par les murs de soutènement sud-est et sud-ouest de la place de Metz pour remonter avec une pente de 6% sur le boulevard de la Pétrusse.

Quelle chance que l'utilité d'une piste cyclable permette aussi aux piétons de découvrir le pont dans ses entrailles !

La passerelle telle une toile d'araignée bien maitrisée, à peine visible de l'extérieur, apportera une fraîcheur contemporaine en symbiose avec la force des arcs du Pont Adolphe.

Cette nouvelle passerelle suspendue sera une attraction supplémentaire pour flâner et découvrir de nouvelles perspectives de la Vallée de la Pétrusse.

Les accès attractifs et leur luminosité attireront le cycliste et le promeneur à choisir cette alternative confortable de passer de la Ville-Haute au Plateau Bourbon.

Les formes fluides et la bonne visibilité dans toutes les directions sécuriseront les lieux d'accès. Des œuvres d'art à l'intérieur de la galerie ennobliront les départs et arrivés de la traversée.

Les travaux nécessaires à la réalisation de cette passerelle seront exécutés avantageusement en parallèle avec les travaux de réhabilitation du Pont Adolphe sans pour autant augmenter les délais.

L'évolution des travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe.

Etapes principales des travaux :

Début des travaux	02/05/2014
Travaux préparatoires, échafaudage, réception échafaudage points d'arrêt 1	14/11/2014
Travaux de décapage et sécurisation de l'ouvrage, dépose soignée des pierres de taille: Point d'arrêt 2, dépose tablier Point d'arrêt 3, décapage complet	 23/01/2015 13/02/2015
Travaux de traitement de la maçonnerie et de confortement des arcs et des pilettes/pilastres Etat à ce jour :	 Avril 2015
Travaux de reconstruction, maçonnerie et tablier. Plusieurs points d'arrêt de contrôle	
Travaux de superstructures et voirie. Mise en charge ouvrage avant ouverture Remise en service Fin des travaux	 Juillet 2016 Novembre 2016

Descriptif des travaux principaux achevés et en cours:

1. Montage échafaudage
2. Dépose soignée des pierres naturelles, dalle de tablier
3. Monitoring pendant les travaux
4. Traitement de la maçonnerie
5. Confortement de la structure
6. Travaux de reconstruction
7. Monitoring de l'ouvrage pendant travaux

1. Montage échafaudage

Il y a presque un an, le 2 mai 2014, les travaux de réhabilitation du pont Adolphe ont commencé par la mise en place de l'énorme échafaudage de 150.000m^3 qui permet aujourd'hui d'accéder à toute partie de l'ouvrage.

2. Dépose soignée des pierres de taille (PT), dalle du tablier.

Après l'achèvement du montage de l'échafaudage, les garde-corps (trumeaux, corniches, socles, balustres, pierres de parement) et les tympans du pont ont été soigneusement démontés en vue de leur réemploi ultérieur. Chaque pierre a été numérotée, emballée et mise sur palette pour être stockée dans un dépôt sécurisé à l'extérieur du chantier. Les pierres des cœurs des tympans et la dalle en béton armé du tablier ont été entièrement démolies.

- Numérotation soignée de toutes les pierres et éléments spécifiques de la superstructure et dépose.

- Dépose dalle du tablier

3. Monitoring pendant les travaux

Depuis le début des travaux, les arcs principaux sont soumis à un monitoring permanent en vue de détecter tout comportement anormal. Ce monitoring comprend :

Ebranlement :

- Mesurage et limitation des vibrations engendrées par les travaux.

Comportement de l'ouvrage :

- Suivi altimétrique, mesurage des déformations. Les déformations théoriques et réelles sont comparées dans les points d'arrêt.
- Evaluation de la température dans la structure (thermologger)
- Mesurage de la sollicitation de l'arc par des extensomètres.

Notons que chaque arc a respiré d'environ 2 cm depuis l'enlèvement complet de la superstructure.

4. Traitement de la maçonnerie

Avec l'arrivée du beau temps, le lavage de l'ouvrage sera entamé sous peu. Lors d'une période d'au moins 30 jours, les maçonneries restantes seront arrosées d'eau propre afin de diminuer par percolation la teneur en sel dans la maçonnerie.

Plusieurs procédés sont mis en œuvre.

a) Le déjointoiement

Dépose des joints en vue de faciliter l'effet de lavage (évacuation de l'eau)

b) La percolation

Adduction d'eau (arrosage) avec effet de lavage et extraction de la saumure par dilution

c) Le lessivage

Adduction d'eau dans les trous de forage sous pression avec le même but que la percolation.

5. Confortement de la structure

Les travaux de démolition ont été suivis par la réalisation des inclusions dans les piles qui garantissent une meilleure répartition des charges du nouveau tablier dans les piles.

- Confortement par intégration d'inclusions (barres inox diam. 40) dans les pilettes.

- Arcs

Confortement par l'installation de barres de précontrainte dans les deux sens radial et transversal des arcs principaux. Au mois de mars le préforage des 800 trous dans les arcs principaux nécessaires pour le renforcement a commencé.

Les barres seront intégrées dans la maçonnerie et elles ne seront plus visibles/apparentes après la réhabilitation.

6. Les prochaines étapes

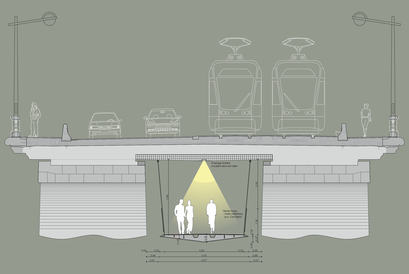
- Repose des pierres de taille d'origine et complémentaires.
- Réhabilitation des assises du tablier (appuis sur inclusions dans des pilettes).
- Reconstruction élargie du tablier par utilisation d'éléments préfabriqués.
- Le nettoyage des surfaces au moyen de procédés divers (à la fin des travaux et après un certain temps)
- Le rejointoiement soigné en vue de la fermeture de la maçonnerie.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

LA PASSERELLE SOUS LE PONT ADOLPHE

NOUVELLE LIAISON POUR LA MOBILITÉ DOUCE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LE QUARTIER DE LA GARE.

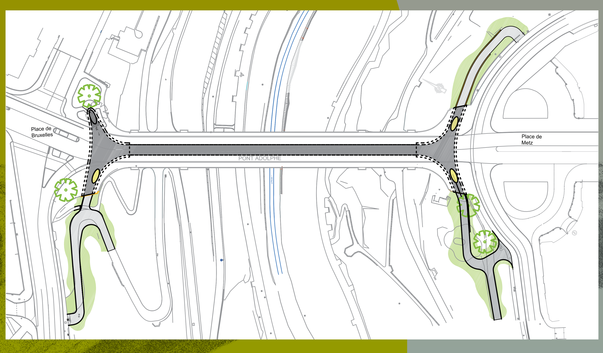


Avec la volonté du Gouvernement et de la Ville de Luxembourg d'étendre le réseau des pistes cyclables, s'est imposée la nécessité de relier la Ville-Haute avec le quartier de la gare par deux tracés, l'un passant par le Viaduc, l'autre par le Pont Adolphe.

L'Administration des Ponts et Chaussées a lancé les études pour réaliser cette piste ouverte à la mobilité douce, indépendante de la voirie du Pont Adolphe.

En effet, le nouveau tablier du Pont Adolphe en restauration, bien qu'élargi de 1,5 m pour l'intégration de deux nouvelles voies pour le TRAM, deux voies pour voitures/bus avec trottoirs de part et d'autre, se prête difficilement à l'intégration d'une piste cyclable. En outre, la combinaison d'une piste cyclable avec un des trottoirs entraînerait le rehaussement des balustres existants de 30 cm.

Au vu de ces considérations, la solution proposée est d'intercaler cette nouvelle passerelle entre les deux arcs en-dessous du tablier reconstruit du Pont Adolphe. Le volume nécessaire d'environ 4,00 m de largeur x environ 3,80 m de hauteur consiste en une structure métallique légère accrochée par des tirants à la dalle en béton armé du tablier.



L'accès de cette piste entre les deux arcs existants se fait par les culées respectives.

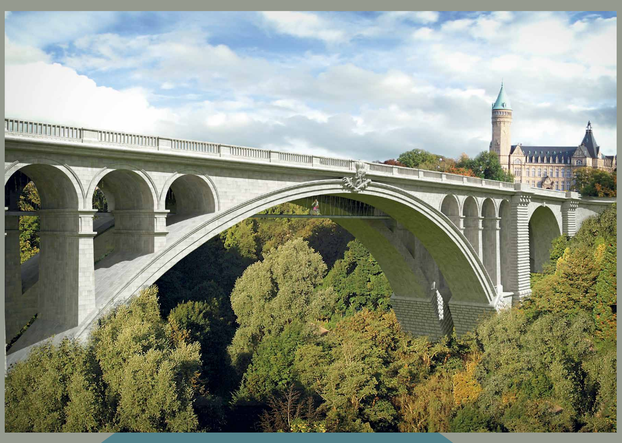
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

LA PASSERELLE SOUS LE PONT ADOLPHE

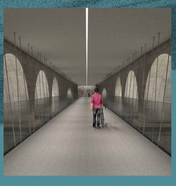
NOUVELLE LIAISON POUR LA MOBILITÉ DOUCE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LE QUARTIER DE LA GARE.

Du côté de la Ville-Haute, la piste cyclable démarre à l'Avenue Marie-Thérèse, au niveau de l'accès du serpentin de la rue de la Semois qu'elle suit sur les premiers 65 m avec une pente de 6%. Elle pénètre sous la place de Bruxelles par une ouverture à pratiquer dans le mur de soutènement nord-ouest de la culée nord. Elle est enfouie sous terre sur 34 m et sort sous le tablier à la culée nord du pré-arc dans l'axe du pont Adolphe. Elle est accrochée à l'air libre sous le nouveau tablier sur 154 m, pour s'enfoncer par la culée sud sous la place de Metz sur une longueur de 33 m. Elle ressort par les murs de soutènement des côtés sud-est et sud-ouest de la place de Metz pour remonter avec une pente de 6% sur le boulevard de la Pétrusse.



Double utilité que cette piste cyclable qui permettra également aux piétons de découvrir le pont dans ses entrailles. La passerelle, telle une toile d'araignée bien maitrisée, à peine visible de l'extérieur, apportera une fraîcheur contemporaine en symbiose avec la force des arcs du Pont Adolphe. Cette nouvelle passerelle suspendue sera une attraction supplémentaire pour flâner et découvrir de nouvelles perspectives de la Vallée de la Pétrusse.

Ces accès attractifs et leur luminosité inciteront le cycliste et le promeneur à choisir cette alternative confortable pour passer de la Ville-Haute au Plateau Bourbon. Les formes fluides et la bonne visibilité dans toutes les directions sécuriseront les lieux d'accès. Des œuvres-d'art, à l'intérieur des galeries d'accès, ennobliront les départs et arrivés de la traversée.



Les travaux nécessaires à la réalisation de cette piste cyclable sont exécutés en parallèle des travaux de réhabilitation du Pont Adolphe, sans pour autant augmenter les délais.

Synoptique des amendements au projet de loi adoptés le 14 janvier 2015 et du deuxième avis complémentaire du CE 49.619 du 25 mars 2015		
Amendements du 14 janvier 2015	**Deuxième avis complémentaire du CE 49.619 du 25 mars 2015**	**Version amendée suite au deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat**
Amendement 1 portant sur l'article 1er		
L'article 1er se lira comme suit: ***Art. 1er.*** ***Aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de*** *la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,* ***les termes „ministre des Transports", „Ministre des Transports" et „ministre ayant les Transports dans ses attributions" sont remplacés*** *par le terme „ministre".*	Cet amendement fait suite à une observation du Conseil d'État concernant la désignation du membre du Gouvernement en charge de l'exécution administrative de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière sur toutes les voies publiques. La commission parlementaire reprend la suggestion du Conseil d'État de désigner ce membre du Gouvernement comme étant « le ministre ayant les Transports dans ses attributions » et d'ajouter que, par la suite, ce dernier sera désigné par les termes « le ministre ». Or, l'approche retenue n'est pas transposée avec la conséquence requise, alors que par exemple le **paragraphe 1er, alinéa 2, et le paragraphe 3, alinéa 1er de l'article 2** de la loi précitée du 14 février 1955 continuent à employer les termes respectifs de « ministre des Transports » et de « ministre des Transports ou son délégué » ; à son tour, le **paragraphe 6, alinéa 1er du même article 2** évoque toujours les termes « Ministre des Transports ». Le Conseil d'État demande, nonobstant d'autres modifications de la loi précitée du 14 février 1955 qui se trouvent en cours de procédure, d'assurer sur ce point précis la cohérence stylistique à travers	Le Conseil d'Etat est suivi et l'article 1er est complété en ce sens. ***Art. 1er.*** Au **paragraphe 1er, alinéa 2, au paragraphe 3, alinéa 1er et au paragraphe 6, alinéa 1er de l'article 2 ainsi qu'aux**articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes „ministre des Transports", „Ministre des Transports"**„ministre des Transports ou son délégué"**et „ministre ayant les Transports dans ses attributions" sont remplacés par le terme „ministre".

	l'intégralité du texte de la loi soumise à modification.	
Amendement 2 portant sur l'article 3		
L'article 3 se lira dorénavant comme suit: ***Art. 3.*** *(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:* *„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:(…)*	/	/
9) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum : ***4*** *points* *10) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expire :* ***4*** *points(…)*	Les modifications apportées aux rubriques 9 et 10 du paragraphe 1er de l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 tiennent compte de l'observation du Conseil d'État de retirer de façon générale le même nombre de points pour des infractions considérées comme « contraventions graves » aux termes de l'article 7 de la même loi.	/
20) l'inobservation d'une distance, **par rapport au véhicule qui précède**, *correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération : 2 points (…)*	Le redressement rédactionnel apporté à la rubrique 20 du même paragraphe répond à une demande du Conseil d'État. Toutefois, en vue de **supprimer le terme « inter-véhiculaire »** que les dictionnaires ne connaissent pas, le Conseil d'État propose d'écrire : « 20) l'inobservation en-dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes, ».	Le Conseil d'Etat est suivi et le terme « inter-véhiculaire » est supprimé. 20) l'inobservation en-dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes : 2 points

26) l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation : 2 points	La modification de la rubrique 26) comportant le retrait de deux points en cas d'utilisation d'un appareil doté d'un écran qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation ne donne pas lieu à observation quant au fond. Le Conseil d'État note cependant que la rédaction retenue s'écarte de celles des autres rubriques, alors qu'il est précisé que le retrait de points n'est possible que lorsque cet écran est utilisé par le conducteur **« d'un véhicule en mouvement »**. Cette précision pourrait au même titre figurer dans le libellé de plusieurs des autres rubriques du relevé faisant l'objet de l'alinéa 1er du paragraphe 1er de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955. Le Conseil d'État demande soit que les autres rubriques concernées soient adaptées dans le même sens, soit qu'il soit fait abstraction des termes « en mouvement » à la nouvelle rubrique 26. Par ailleurs, le texte retenu pourrait être simplifié en remplaçant les termes « d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran » par « d'un appareil doté d'un écran allumé ».	Le Conseil d'Etat est suivi partiellement en ce sens que les termes « d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran » sont remplacés par « d'un appareil doté d'un écran allumé ». Toutefois, à l'instar de la rubrique 25 qui a trait à l'utilisation du téléphone,les termes « d'un véhicule en mouvement » sont gardés pour permettre par exemple à un conducteur d'utiliser un tel dispositif quand le véhicule se trouve à l'arrêt, par exemple en cas d'accident. 26) l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran**allumé**, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation : 2 points
~~***(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant:***~~ ~~***„Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.***~~ ~~***Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois***~~	La suppression décidée par la commission parlementaire du paragraphe 2 de l'article 3 du projet de loi ne donne pas lieu à observation.	/

~~***points.***~~ ~~***Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions."***~~		
(2) ~~*Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.*~~ *Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les* ~~***condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des***~~ *infractions commises à partir du* ***1er juin 2015***. ~~***Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.***~~	En ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 3 (renuméroté paragraphe 2 à la suite de la suppression du paragraphe 2), la commission parlementaire a décidé de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État en ce qui concerne l'effet rétroactif que comportait le texte qui a fait l'objet de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 12 juillet 2013. La modification prévue permet au Conseil d'État de lever son opposition formelle, à condition qu'avant le 1er juin 2015 la procédure législative en cours puisse être terminée et la loi en projet entrer en vigueur.	/
Amendement 3 portant sur l'article 7		
L'article 7 se lira comme suit: *Art. 7. L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:* *„Art. 7. Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.* *Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions*	Même si quant à la structure de l'article à modifier le texte de l'amendement adopte celle du libellé actuel de l'article 7, le Conseil d'État donne à considérer que la lecture des dispositions et les références qui y sont faites seraient simplifiées si les tirets de l'énumération étaient remplacés par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante. Si la Chambredes députés décidait de le suivre sur ce point, il pourrait d'ores et déjà marquer son accord avec une telle modification.	Le Conseil d'Etat est suivi et les tirets de l'énumération sont remplacés par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante.

graves: *– vitesse dangereuse selon les circonstances;* *– inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;* *– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;* *– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;* *– inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;* *– inobservation du signal C,1a;* *– omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;* *– inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;*		
– défaut de maintenir une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération par rapport au véhicule qui précède;	Dans la ligne de la proposition de texte formulée ci-avant à l'endroit de la rubrique 20) dans le cadre de l'examen de l'amendement 2, le Conseil d'État propose de rédiger comme suit le texte figurant au neuvième tiret (point i) selon le Conseil d'État) : « i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède ; ».	Le Conseil d'Etat est suivi. i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède ;
– infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;	/	/

– inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué; *– conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;* *– mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;* *– défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);*		
– inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran.	Quant au quinzième et dernier tiret (point o) selon le Conseil d'État), le Conseil d'État se réfère à sa proposition de texte formulée à l'endroit de l'amendement 2 ci-avant en ce qui concerne plus particulièrement la nouvelle rubrique 26 à insérer au tableau repris à l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955 et propose d'écrire : « o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. »	Le Conseil d'Etat est suivi. o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.
Cette amende a le caractère d'une peine de police.	/	/

En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé."		
Amendement 4 portant sur l'article 12		
L'article 12 se lira comme suit: ***Art. 12.*** *Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:* *„**Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende* ~~***et les frais de justice éventuels***~~*, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat.* ***Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.****"*	L'amendement sous examen tient compte de l'opposition formelle relative à l'alinéa 1er de l'article 16 de la loi précitée du 14 février 1955 que le Conseil d'État avait confirmée dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013. L'opposition formelle en devient sans objet.	/

Projet de loi modifiant

a) **la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;**
b) **la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.**

Article 1er

Au~~x~~ paragraphe 1er, alinéa 2, au paragraphe 3, alinéa 1er et au paragraphe 6, alinéa 1er de l'article 2 ainsi qu'aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes « ministre des Transports », « Ministre des Transports », « ministre des Transports ou son délégué » et « ministre ayant les Transports dans ses attributions » sont remplacés par le terme « ministre».

Article 2

L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant :

« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé: »

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante :
« Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif

particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal.»

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme « taxe sur les véhicules automoteurs » est remplacé par « taxe sur les véhicules routiers ».

Article 3

(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
9)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points

10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
14)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
15)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
16)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
17)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
18)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
19)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points

20)	l'inobservation en-dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes ~~l'inobservation d'une distance, par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps inter véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération~~	2 points
21)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
22)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
23)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
24)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
25)	- l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection - le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement - l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication	2 points
26)	l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil ~~en fonctionnement~~ doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation	2 points

»

(2) Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015.

Article 4

L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 3. Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;

2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;

3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;

4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;

5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'État de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;

6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;

7. les compétitions sportives sur les voies publiques;

8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;

9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg. **»**

Article 5

L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine les matières suivantes :
1. les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;
2. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories. »

Article 6

L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er est complété in fine par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.»

(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

« Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu: »

(3) Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation ; »

(4) Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant :

« Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre de l'Espace Économique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe. »

(5) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

« Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;
b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation.»

(6) Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

« - ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule; »

Article 7

L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

a) – vitesse dangereuse selon les circonstances;

b) – inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute ;

c) – omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;

d) – omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;

e) – inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;

– f) inobservation du signal C,1a ;

g) – omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;

h) – inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;

– i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède ~~défaut de maintenir une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération par rapport au véhicule qui précède~~;

j) – infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;

– k) inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué ;

l) – conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;

m) – mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;

– n) défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b) ;

– o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Article 8

L'article 10bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 10bis.** Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule. »

Article 9

L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 12.**

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

– pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
– pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
– pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
– pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
– pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
– pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
– pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
– pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
– pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
– pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants :

i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10 ;
ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels ;
iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée
   - reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
   - est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
   - est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans

l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la

présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal. »

Article 10

L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou en cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »

(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant :

« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :
a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail.
Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle. »

(3) Le paragraphe 2bis. est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du

maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. »

Article 11

L'alinéa 1 de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par la disposition suivante :

« En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale. »

Article 12

Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.»

Article 13

A l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes :

(1) A l'alinéa premier du paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant :

« dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner. »

(2) L'alinéa premier du même paragraphe 1er est complété *in fine* par un point 5) libellé comme suit :

« 5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours. ».

(3) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant :

« dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.»

(4) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 4) est remplacé par le libellé suivant :

« 4) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours. ».

Article 14

Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier ou d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges; ».

24

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2014-2015

RM/pk

P.V. CEB 15
P.V. DEVDU 24

Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

et

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 02 avril 2015

Ordre du jour :

1. Suites à donner au chantier "Pont Adolphe"

2. UNIQUEMENT POUR LES MEMBRES DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE :

   Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 26 février 2015 et des 3 et 12 mars 2015

3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
   - Rapporteur: Madame Josée Lorsché
   - Examen du 2e avis complémentaire du Conseil d'Etat

4. 6789 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure (2014)
   - Elaboration d'une prise de position de la commission

5. Divers

*

Présents : Mme Diane Adehm, M. Frank Arndt, M. André Bauler (remplaçant Mme Joëlle Elvinger), M. Eugène Berger, M. Gast Gibéryen, M. Claude Haagen, M. Jean-Marie Halsdorf, Mme Viviane Loschetter, Mme Martine Mergen, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Gilles Roth (remplaçant M. Félix Eischen), membres de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire

Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. Justin Turpel, membres de la Commission du Développement durable

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, M. Christophe Reuter, M. Romain Spaus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. John Voncken, du Service des sites et monuments nationaux

M. Guy Toussin, de l'Administration des ponts et chaussées

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : Mme Diane Adehm, Présidente de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire
Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission du Développement durable

*

1. Suites à donner au chantier "Pont Adolphe"

Pour rappel, la loi du 26 décembre 2012 a dégagé 62,9 millions d'euros afin de permettre la réhabilitation du Pont Adolphe à Luxembourg. Ces travaux de rénovation sont à l'heure actuelle bien entamés et se poursuivent dans le respect du calendrier prévu.

Le projet de rénovation, tel que voté par la loi précitée du 26 décembre 2012, n'accorde cependant pas d'espace à la circulation des cyclistes. En effet, le nouveau tablier du pont Adolphe, bien qu'élargi, ne pourra pas contenir de piste cyclable. Etant donné cette situation, différentes variantes d'un itinéraire cyclable entre la gare et le centre-ville ont été analysées et il a finalement été retenu d'intercaler une nouvelle passerelle entre les deux arcs en-dessous du tablier reconstruit du pont Adolphe.

Le projet de passerelle tel que retenu est présenté aux membres des deux commissions parlementaires. Pour les détails exhaustifs de cette présentation, il est renvoyé aux documents repris en annexe n°1 du présent procès-verbal.

Suite à cette présentation, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- interrogé sur les détails de l'exécution budgétaire de la loi précitée du 26 décembre 2012, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures signale que seuls 40,2 millions d'euros du budget total de 62,9 millions d'euros ont été engagés et précise que tous les travaux initialement prévus ont été ou seront réalisés, le différentiel s'expliquant uniquement par la baisse du coût de certaines matières premières et par les prix bas obtenus lors de l'adjudication. Ainsi, étant donné que le coût de la nouvelle passerelle qu'il est prévu de construire a été évalué à 6,2 millions d'euros et malgré quelques petites dépenses supplémentaires qui viendront encore s'ajouter au projet de rénovation du Pont Adolphe, le budget sera respecté même si le projet de passerelle est réalisé ;

- quant à la procédure d'autorisation parlementaire, la construction de la passerelle suspendue ne nécessite pas le vote d'une loi. Cependant, étant donné qu'il s'agit d'une affectation du budget autre que celle initialement prévue, la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire doit donner son accord préalable à la construction. Dans ce contexte, Monsieur le Ministre prie la Chambre des Députés de bien vouloir se prononcer dans un délai raisonnable, afin de ne pas bloquer le chantier en cours ;

- plusieurs projets alternatifs ont été étudiés avant que ne soit retenue l'idée de la passerelle suspendue. Tout d'abord, la possibilité d'intégrer une piste cyclable sur le nouveau tablier du Pont Adolphe - solution qui aurait été idéale dans sa simplicité - a dû être écartée en raison du manque de place sur les trottoirs. La variante d'un pont supplémentaire uniquement réservé à l'usage des piétons et des cyclistes a également été écartée, d'une part, pour des raisons budgétaires et, d'autre part, à cause de sa mauvaise intégration visuelle dans le paysage ;

- quant aux éventuels problèmes de sécurité qui pourraient se poser sur la passerelle, il est tout d'abord fait valoir que le risque de suicide n'y sera pas plus élevé que sur le Pont Adolphe. Par ailleurs, des caméras de surveillance seront installées à certains endroits stratégiques de la passerelle afin de sécuriser les lieux d'accès. En outre, cette passerelle a été conçue afin d'éviter un stationnement de sans-abris ;

- bien que le Pont Adolphe ne bénéficie pas d'une protection nationale, l'Administration des ponts et chaussées a élaboré le projet de passerelle en étroite collaboration avec le Service des sites et monuments, qui avalise entièrement cet ouvrage, notamment au regard de son caractère totalement réversible et de son respect de la Charte internationale sur la conservation et la restauration des monuments et des sites (Charte de Venise) ;

- afin d'éviter qu'un microclimat ne se crée dans l'enceinte de la passerelle, il a été retenu de ne pas clôturer les garde-corps avec des parois en verre mais d'utiliser un filet de maillage d'une hauteur de 130 cm. De l'avis d'un intervenant, cette hauteur, bien que standard n'est pas suffisante et risque d'engendrer des problèmes de sécurité ;

- les travaux nécessaires à la réalisation de cette passerelle seront exécutés en parallèle avec les travaux de réhabilitation du Pont Adolphe sans en augmenter les délais ;

- la pente de la piste cyclable n'excède pas 6%, de telle sorte que la piste reste praticable par tous et ne nécessite aucune condition physique particulière ;

- les éventuels problèmes de balancement de la passerelle en cas de vent très fort ou de charge trop importante ont bien entendu été analysés et solutionnés ;

- la technique retenue pour la construction de la passerelle n'a rien de novateur et s'inspire de nombreux exemples étrangers (ex : Brooklyn Bridge à New York) ;

- quant à l'illumination de la passerelle, des simulations ont été réalisées afin de mettre en place une solution discrète et appropriée ;

- la passerelle suspendue sera également une attraction touristique qui permettra de découvrir la Vallée de la Pétrusse sous une nouvelle perspective.

*

Au terme de cet échange de vues, il est convenu que la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire se réunira au cours de la semaine du 20 avril courant afin de se

prononcer sur ce projet et, le cas échéant, donnera son accord au Gouvernement pour procéder à la construction de la passerelle sous le Pont Adolphe. Les détails techniques du projet seront quant à eux discutés au sein de la Commission du Développement durable.

2. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 26 février 2015 et des 3 et 12 mars 2015

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Les membres de la Commission du Développement durable examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat et entérinent les décisions reprises dans l'annexe n°2 du présent procès-verbal.

4. 6789 Débat d'orientation sur le rapport d'activité de la Médiateure (2014)

Par courrier du 11 mars 2015 relatif au débat d'orientation sur le rapport d'activité annuel de la Médiateure, la Commission du Développement durable a été invitée à communiquer une prise de position au sujet du rapport d'activité et des recommandations éventuelles la concernant à la Commission des Pétitions. Les membres de la Commission du Développement durable examinent ledit rapport d'activité et constatent avec satisfaction qu'ils n'ont été saisis d'aucun dossier relevant de leur domaine de compétence.

5. Divers

Après un bref échange de vues, les membres de la Commission du Développement durable décident de ne pas réserver de suite favorable aux demandes d'entrevue de la part de la Chambre des Métiers et de la Fédération des patrons loueurs de taxis et d'ambulances du Grand-Duché de Luxembourg au sujet du projet de loi n°6588 portant a) organisation des services de taxis et b) modification du Code de la consommation.

Luxembourg, le 20 avril 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente de la Commission du Contrôle
de l'exécution budgétaire,
Diane Adehm

La Présidente de la Commission du
Développement durable,
Josée Lorsché

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

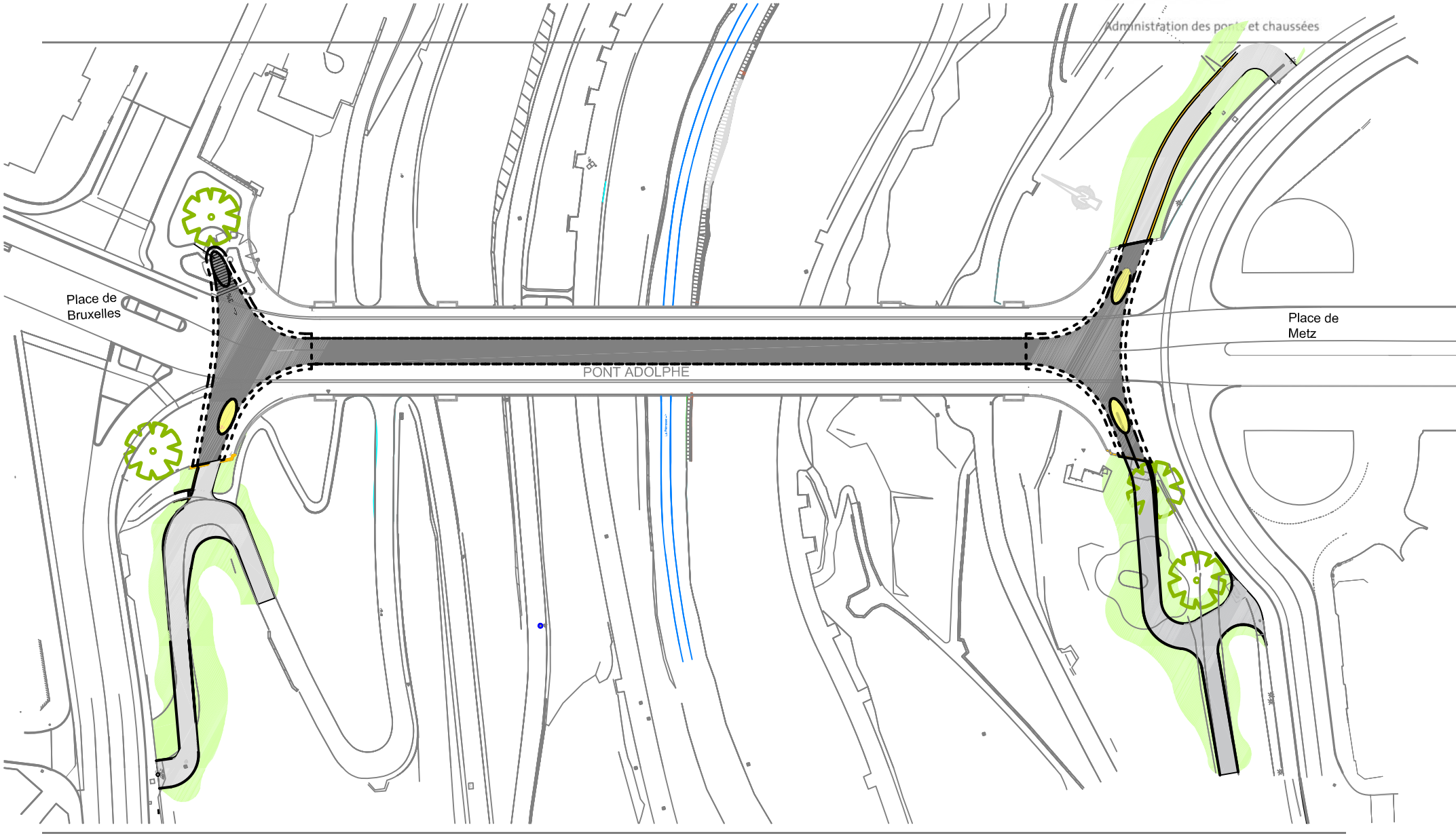
Administration des ponts et chaussées

La passerelle sous le pont Adolphe.

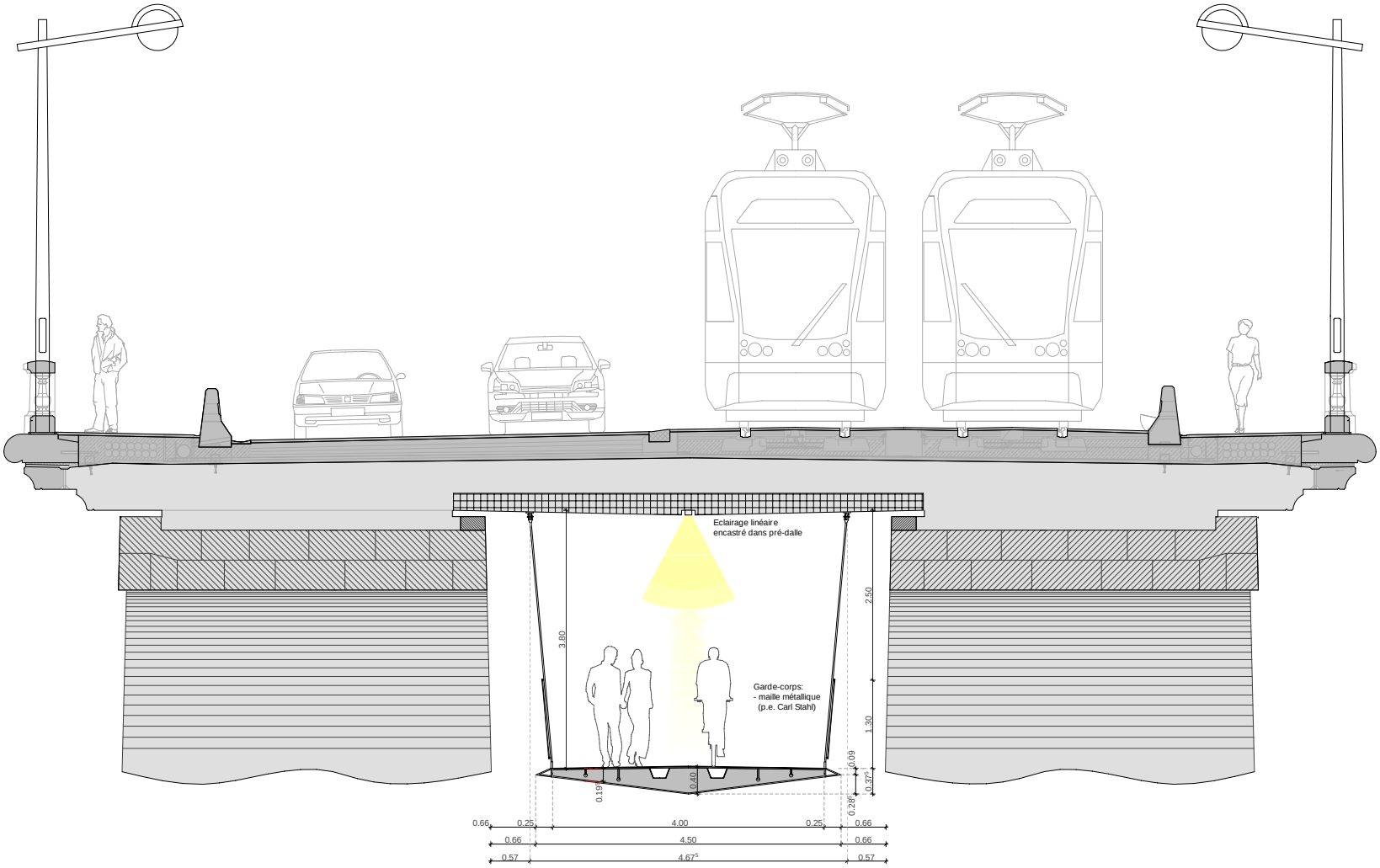
Nouvelle liaison pour la mobilité douce entre le centre-Ville et le quartier de la Gare.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées



6399 - Dossier consolidé : 262

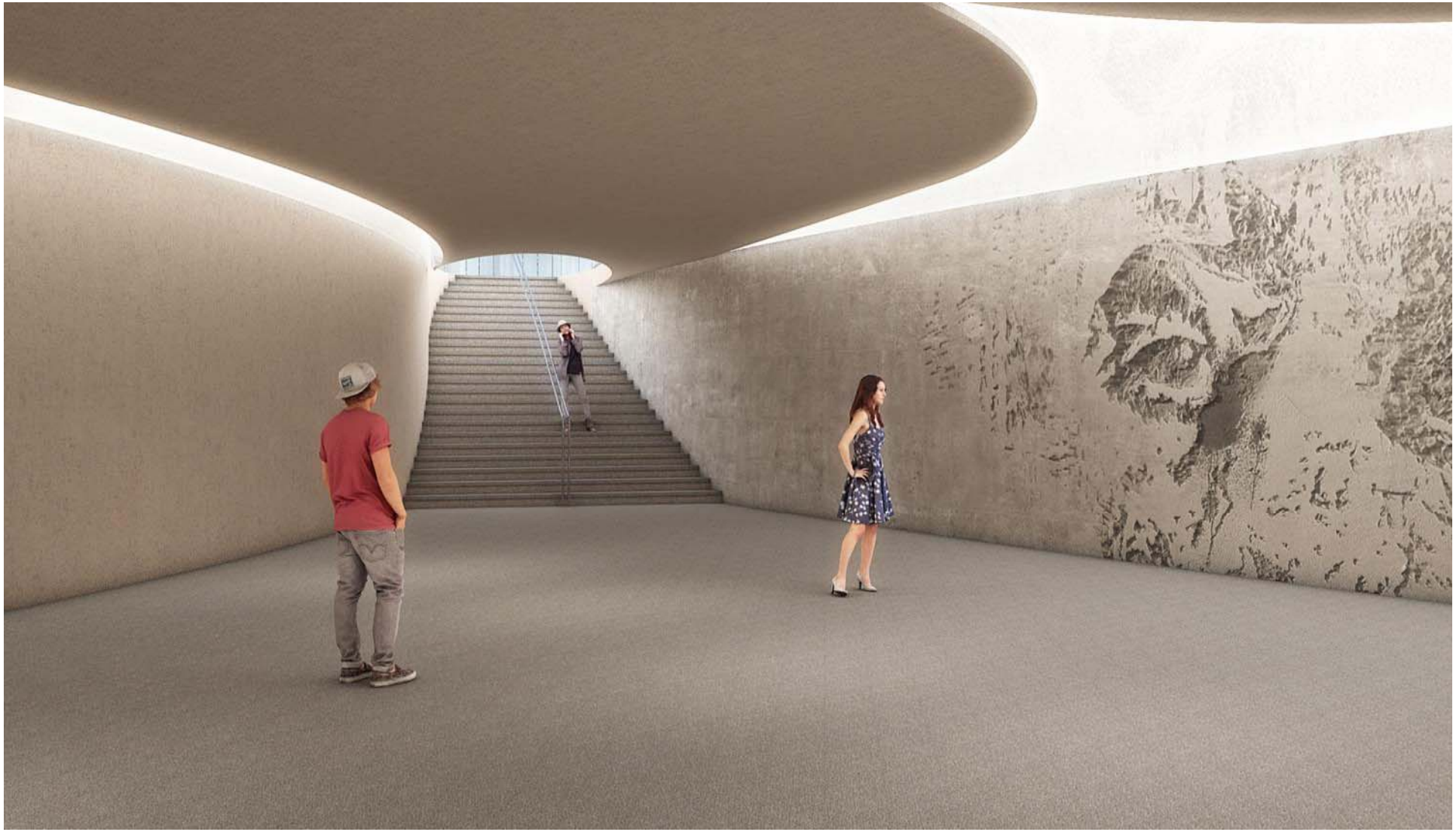

Eclairage linéaire
encastré dans pré-dalle
Garde-corps:
- maille métallique
(p.e. Carl Stahl)
3.80
2.50
1.30
0.09
0.37
0.40
0.19
0.28
0.66
0.25
4.00
0.25
0.66
0.66
4.50
0.66
0.57
4.675
0.57

6399 - Dossier consolidé : 264

6399 - Dossier consolidé : 265

6399 - Dossier consolidé : 266

6399 - Dossier consolidé : 267



6399 - Dossier consolidé : 268

6399 - Dossier consolidé : 269

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

La passerelle sous le pont Adolphe.

Nouvelle liaison pour la mobilité douce entre le centre-Ville et le quartier de la Gare.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

Dossier de presse

La réhabilitation du Pont Adolphe
- OA 750 -

- La nouvelle passerelle en-dessous du pont Adolphe
- L'évolution des travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe.

Luxembourg, le 2 avril 2015

HISTORIQUE DU PONT ADOLPHE

La pose de la première pierre a eu lieu le 14 juillet 1900 par le grand-duc Adolphe I et, après une durée de construction de 3 ans, sa mise en service fût célébrée le 24 juillet 1903.

Sa vocation initiale était de permettre à la ligne de chemin de fer à voie étroite Luxembourg – Echternach, appelée couramment « Charly », le franchissement de la Vallée de la Pétrusse. Outre cette vocation initiale, il va de soi que les autres moyens de déplacement de l'époque, comme les diligences, les piétons, mais aussi les bicyclettes qui émergeaient à la fin du 19ème siècle, empruntaient le Pont Adolphe pour se déplacer de la Gare vers la Ville-Haute ou vice-versa.

En 1903, le Luxembourg ne comptait que 12 immatriculations de véhicules automobiles, nombre qui se chiffre 10 ans plus tard à 434, données chiffrées qui font preuve qu'en début de la mise en service du Pont Adolphe, la charge de trafic automobile était plutôt négligeable.

Dans les années 1930, le Pont Adolphe fût adapté aux besoins du tram électrique et les deux exploitations, tramway et chemin de fer vicinal, se partageaient les infrastructures. En 1936 les balustrades furent remplacées.

Au Luxembourg on ne peut parler d'un vrai boom automobile que pendant la période qui s'étend entre les deux guerres mondiales. Ainsi, le nombre d'immatriculations se chiffrait à 14 071 véhicules en 1940.

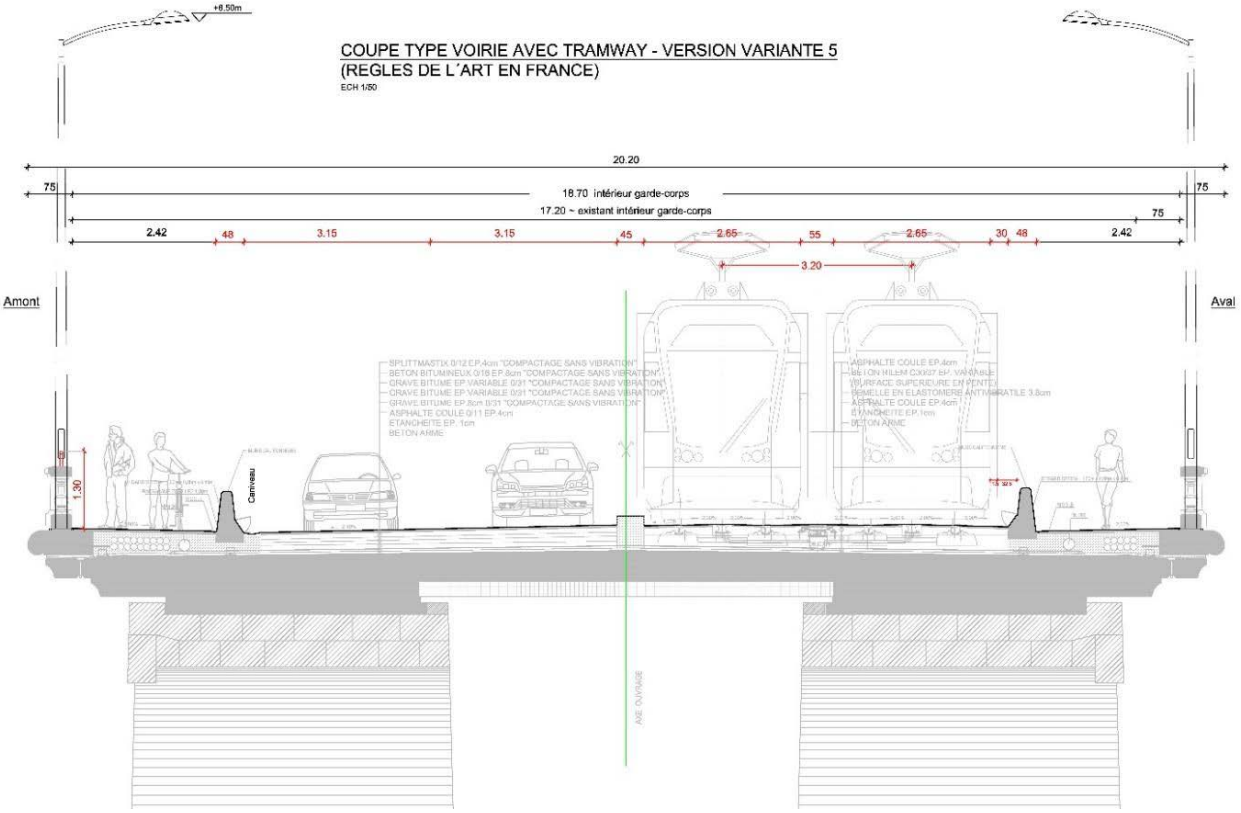
Les années 1950 sont marquées par un développement de plus en plus important de la circulation automobile et le tramway est perçu par certains comme un mode de transport obsolète. Dès le début des années 1960 plusieurs lignes disparaissent et sont désormais desservies par des autobus.

Ainsi, l'ancien tablier du Pont Adolphe d'une largeur totale de 17,82 m fût remplacé en 1962 par un tablier d'une largeur totale de 18,72 m pour faire face à la charge de trafic automobile en croissance permanente.

C'est sous cette configuration que se présentait la coupe-type du Pont Adolphe avant les travaux de réhabilitation qui débutaient au printemps 2014, à savoir 3 voies de circulation du centre-ville vers la gare, une voie réservée pour la circulation des lignes de bus dans le sens inverse et un trottoir de chaque côté. L'essor du trafic automobile ne laissait ainsi plus de place à la circulation des cyclistes comme l'avait été le cas à l'époque lors de l'inauguration du pont.

De 1903 à aujourd'hui, la largeur du Pont Adolphe à l'intérieur des garde-corps est donc passée de 16 m à 17,20 m afin de l'adapter aux conditions de circulation. Les futures conditions de trafic, l'élargissement des trottoirs, ainsi que la prise en compte du gabarit nécessaire au futur tram conduiront à une nouvelle augmentation du pont de 1,50 m. La largeur de l'ouvrage entre les garde-corps sera donc portée à 18,70 m, ce qui correspondra à une largeur totale de 20,20 m.

La répartition de cette nouvelle largeur se présentera comme suit :



- 2 trottoirs à 2,42 m réservés à la circulation des piétons,
- 2 voies de circulation pour le trafic automobile à 3,15 m,
- Le gabarit tram à 6,60 m.

Or, cette configuration ne laisse toujours pas d'espace pour la circulation des cyclistes, tout en sachant qu'un réseau cyclable n'est cohérent que si tous ses éléments forment un ensemble, dont les 2 ponts de la Ville reliant le quartier de la Gare à la Ville-Haute, à savoir le Viaduc ainsi que le Pont Adolphe, se présentent comme des éléments-clés.

Différentes variantes d'un itinéraire cyclable entre la gare et le centre-ville ont été analysées et lors d'une réunion avec la Ville de Luxembourg en décembre 2014, il a été retenu de donner préférence à la variante suspendue sous le tablier du Pont Adolphe « passerelle sous le pont ».

Nouvelle liaison pour la mobilité douce entre le centre-Ville et le quartier de la Gare.

Avec la volonté du Gouvernement et de la Ville de Luxembourg d'étendre le réseau des pistes cyclables, s'est imposée la nécessité de relier la ville haute avec le quartier de la gare par deux tracés, l'un passant par le Viaduc, l'autre par le Pont Adolphe.

L'Administration des Ponts et Chaussées a lancé les études pour réaliser cette piste pour la mobilité douce indépendante de la voirie du Pont Adolphe.

En effet, le nouveau tablier du Pont Adolphe en restauration, bien qu'élargi de 1,5 m pour l'intégration de deux nouvelles voies pour le tram et deux voies pour voitures/bus avec trottoirs de part et d'autre de 2,42 m, se prête difficilement à y intégrer une piste cyclable.

En outre, la combinaison d'une piste cyclable avec un des trottoirs entraînerait le rehaussement des balustres existants de 30 cm.

Au vu de ces considérations, la solution proposée est d'intercaler cette nouvelle passerelle entre les deux arcs en-dessous du tablier reconstruit du Pont Adolphe.

Le volume nécessaire d'environ 4,00 m de largeur x environ 3,80 m de hauteur consiste en une structure métallique légère accrochée par des tirants à la dalle en béton armé du tablier.

L'accès de cette piste entre les deux arcs existants se fait par les culées respectives.

Du côté de la ville-haute, la piste cyclable démarre à l'Avenue Marie-Thérèse à l'accès du serpentin de la rue de la Semois qu'elle suit sur les premiers 65 m avec une pente de 6%. Elle pénètre sous la place de Bruxelles par une ouverture à pratiquer dans le mur de soutènement nord-ouest de la culée nord. Elle est enfouie sous terre sur 34 m et sort sous le tablier à la culée nord du pré-arc dans l'axe du pont Adolphe.

Elle est accrochée à l'air libre sous le nouveau tablier sur 154 m, pour s'enfoncer par la culée sud sous la place de Metz sur une longueur de 33 m.

Elle ressort par les murs de soutènement sud-est et sud-ouest de la place de Metz pour remonter avec une pente de 6% sur le boulevard de la Pétrusse.

Quelle chance que l'utilité d'une piste cyclable permette aussi aux piétons de découvrir le pont dans ses entrailles !

La passerelle telle une toile d'araignée bien maitrisée, à peine visible de l'extérieur, apportera une fraîcheur contemporaine en symbiose avec la force des arcs du Pont Adolphe.

Cette nouvelle passerelle suspendue sera une attraction supplémentaire pour flâner et découvrir de nouvelles perspectives de la Vallée de la Pétrusse.

Les accès attractifs et leur luminosité attireront le cycliste et le promeneur à choisir cette alternative confortable de passer de la Ville-Haute au Plateau Bourbon.

Les formes fluides et la bonne visibilité dans toutes les directions sécuriseront les lieux d'accès. Des œuvres d'art à l'intérieur de la galerie ennobliront les départs et arrivés de la traversée.

Les travaux nécessaires à la réalisation de cette passerelle seront exécutés avantageusement en parallèle avec les travaux de réhabilitation du Pont Adolphe sans pour autant augmenter les délais.

L'évolution des travaux relatifs à la réhabilitation du Pont Adolphe.

Etapes principales des travaux :

Début des travaux	02/05/2014
Travaux préparatoires, échafaudage, réception échafaudage points d'arrêt 1	14/11/2014
Travaux de décapage et sécurisation de l'ouvrage, dépose soignée des pierres de taille: Point d'arrêt 2, dépose tablier Point d'arrêt 3, décapage complet	 23/01/2015 13/02/2015
Travaux de traitement de la maçonnerie et de confortement des arcs et des pilettes/pilastres Etat à ce jour :	 Avril 2015
Travaux de reconstruction, maçonnerie et tablier. Plusieurs points d'arrêt de contrôle	
Travaux de superstructures et voirie. Mise en charge ouvrage avant ouverture Remise en service Fin des travaux	 Juillet 2016 Novembre 2016

Descriptif des travaux principaux achevés et en cours:

1. Montage échafaudage
2. Dépose soignée des pierres naturelles, dalle de tablier
3. Monitoring pendant les travaux
4. Traitement de la maçonnerie
5. Confortement de la structure
6. Travaux de reconstruction
7. Monitoring de l'ouvrage pendant travaux

1. Montage échafaudage

Il y a presque un an, le 2 mai 2014, les travaux de réhabilitation du pont Adolphe ont commencé par la mise en place de l'énorme échafaudage de 150.000m^3 qui permet aujourd'hui d'accéder à toute partie de l'ouvrage.

2. Dépose soignée des pierres de taille (PT), dalle du tablier.

Après l'achèvement du montage de l'échafaudage, les garde-corps (trumeaux, corniches, socles, balustres, pierres de parement) et les tympans du pont ont été soigneusement démontés en vue de leur réemploi ultérieur. Chaque pierre a été numérotée, emballée et mise sur palette pour être stockée dans un dépôt sécurisé à l'extérieur du chantier. Les pierres des cœurs des tympans et la dalle en béton armé du tablier ont été entièrement démolies.

- Numérotation soignée de toutes les pierres et éléments spécifiques de la superstructure et dépose.

- Dépose dalle du tablier

3. Monitoring pendant les travaux

Depuis le début des travaux, les arcs principaux sont soumis à un monitoring permanent en vue de détecter tout comportement anormal. Ce monitoring comprend :

Ebranlement :

- Mesurage et limitation des vibrations engendrées par les travaux.

Comportement de l'ouvrage :

- Suivi altimétrique, mesurage des déformations. Les déformations théoriques et réelles sont comparées dans les points d'arrêt.
- Evaluation de la température dans la structure (thermologger)
- Mesurage de la sollicitation de l'arc par des extensomètres.

Notons que chaque arc a respiré d'environ 2 cm depuis l'enlèvement complet de la superstructure.

4. Traitement de la maçonnerie

Avec l'arrivée du beau temps, le lavage de l'ouvrage sera entamé sous peu. Lors d'une période d'au moins 30 jours, les maçonneries restantes seront arrosées d'eau propre afin de diminuer par percolation la teneur en sel dans la maçonnerie.

Plusieurs procédés sont mis en œuvre.

a) Le déjointoiement

Dépose des joints en vue de faciliter l'effet de lavage (évacuation de l'eau)

b) La percolation

Adduction d'eau (arrosage) avec effet de lavage et extraction de la saumure par dilution

c) Le lessivage

Adduction d'eau dans les trous de forage sous pression avec le même but que la percolation.

5. Confortement de la structure

Les travaux de démolition ont été suivis par la réalisation des inclusions dans les piles qui garantissent une meilleure répartition des charges du nouveau tablier dans les piles.

- Confortement par intégration d'inclusions (barres inox diam. 40) dans les pilettes.

- Arcs

Confortement par l'installation de barres de précontrainte dans les deux sens radial et transversal des arcs principaux. Au mois de mars le préforage des 800 trous dans les arcs principaux nécessaires pour le renforcement a commencé.

Les barres seront intégrées dans la maçonnerie et elles ne seront plus visibles/apparentes après la réhabilitation.

6. Les prochaines étapes

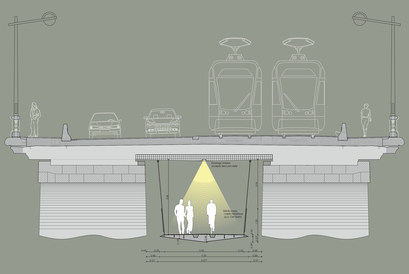
- Repose des pierres de taille d'origine et complémentaires.
- Réhabilitation des assises du tablier (appuis sur inclusions dans des pilettes).
- Reconstruction élargie du tablier par utilisation d'éléments préfabriqués.
- Le nettoyage des surfaces au moyen de procédés divers (à la fin des travaux et après un certain temps)
- Le rejointoiement soigné en vue de la fermeture de la maçonnerie.

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

LA PASSERELLE SOUS LE PONT ADOLPHE

NOUVELLE LIAISON POUR LA MOBILITÉ DOUCE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LE QUARTIER DE LA GARE.

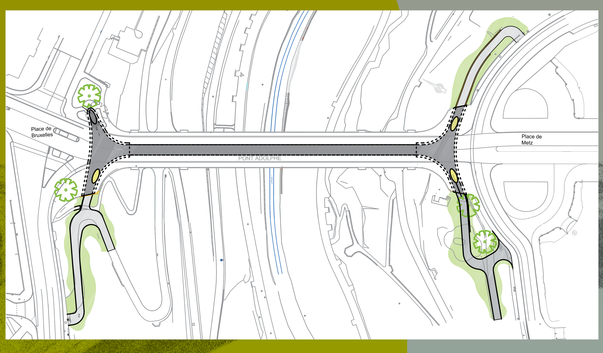


Avec la volonté du Gouvernement et de la Ville de Luxembourg d'étendre le réseau des pistes cyclables, s'est imposée la nécessité de relier la Ville-Haute avec le quartier de la gare par deux tracés, l'un passant par le Viaduc, l'autre par le Pont Adolphe.

L'Administration des Ponts et Chaussées a lancé les études pour réaliser cette piste ouverte à la mobilité douce, indépendante de la voirie du Pont Adolphe.

En effet, le nouveau tablier du Pont Adolphe en restauration, bien qu'élargi de 1,5 m pour l'intégration de deux nouvelles voies pour le TRAM, deux voies pour voitures/bus avec trottoirs de part et d'autre, se prête difficilement à l'intégration d'une piste cyclable. En outre, la combinaison d'une piste cyclable avec un des trottoirs entraînerait le rehaussement des balustres existants de 30 cm.

Au vu de ces considérations, la solution proposée est d'intercaler cette nouvelle passerelle entre les deux arcs en-dessous du tablier reconstruit du Pont Adolphe. Le volume nécessaire d'environ 4,00 m de largeur x environ 3,80 m de hauteur consiste en une structure métallique légère accrochée par des tirants à la dalle en béton armé du tablier.



L'accès de cette piste entre les deux arcs existants se fait par les culées respectives.

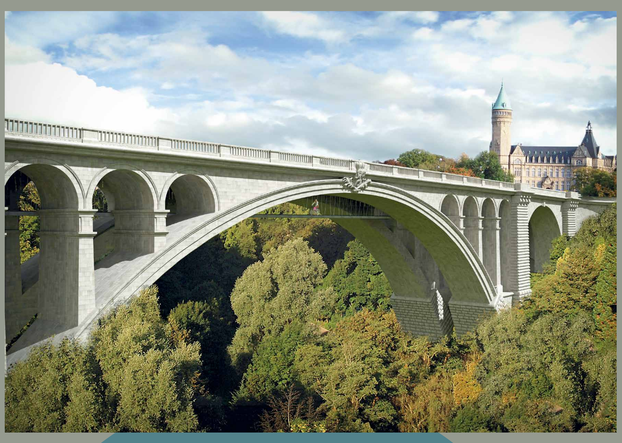
LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Administration des ponts et chaussées

LA PASSERELLE SOUS LE PONT ADOLPHE

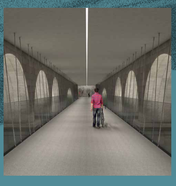
NOUVELLE LIAISON POUR LA MOBILITÉ DOUCE ENTRE LE CENTRE-VILLE ET LE QUARTIER DE LA GARE.

Du côté de la Ville-Haute, la piste cyclable démarre à l'Avenue Marie-Thérèse, au niveau de l'accès du serpentin de la rue de la Semois qu'elle suit sur les premiers 65 m avec une pente de 6%. Elle pénètre sous la place de Bruxelles par une ouverture à pratiquer dans le mur de soutènement nord-ouest de la culée nord. Elle est enfouie sous terre sur 34 m et sort sous le tablier à la culée nord du pré-arc dans l'axe du pont Adolphe. Elle est accrochée à l'air libre sous le nouveau tablier sur 154 m, pour s'enfoncer par la culée sud sous la place de Metz sur une longueur de 33 m. Elle ressort par les murs de soutènement des côtés sud-est et sud-ouest de la place de Metz pour remonter avec une pente de 6% sur le boulevard de la Pétrusse.



Double utilité que cette piste cyclable qui permettra également aux piétons de découvrir le pont dans ses entrailles. La passerelle, telle une toile d'araignée bien maitrisée, à peine visible de l'extérieur, apportera une fraîcheur contemporaine en symbiose avec la force des arcs du Pont Adolphe. Cette nouvelle passerelle suspendue sera une attraction supplémentaire pour flâner et découvrir de nouvelles perspectives de la Vallée de la Pétrusse.

Ces accès attractifs et leur luminosité inciteront le cycliste et le promeneur à choisir cette alternative confortable pour passer de la Ville-Haute au Plateau Bourbon. Les formes fluides et la bonne visibilité dans toutes les directions sécuriseront les lieux d'accès. Des œuvres-d'art, à l'intérieur des galeries d'accès, ennobliront les départs et arrivés de la traversée.



Les travaux nécessaires à la réalisation de cette piste cyclable sont exécutés en parallèle des travaux de réhabilitation du Pont Adolphe, sans pour autant augmenter les délais.

Synoptique des amendements au projet de loi adoptés le 14 janvier 2015 et du deuxième avis complémentaire du CE 49.619 du 25 mars 2015		
Amendements du 14 janvier 2015	**Deuxième avis complémentaire du CE 49.619 du 25 mars 2015**	**Version amendée suite au deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat**
Amendement 1 portant sur l'article 1er		
L'article 1er se lira comme suit: ***Art. 1er.*** ***Aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de*** *la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques,* ***les termes „ministre des Transports", „Ministre des Transports" et „ministre ayant les Transports dans ses attributions" sont remplacés*** *par le terme „ministre".*	Cet amendement fait suite à une observation du Conseil d'État concernant la désignation du membre du Gouvernement en charge de l'exécution administrative de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière sur toutes les voies publiques. La commission parlementaire reprend la suggestion du Conseil d'État de désigner ce membre du Gouvernement comme étant « le ministre ayant les Transports dans ses attributions » et d'ajouter que, par la suite, ce dernier sera désigné par les termes « le ministre ». Or, l'approche retenue n'est pas transposée avec la conséquence requise, alors que par exemple le **paragraphe 1er, alinéa 2, et le paragraphe 3, alinéa 1er de l'article 2** de la loi précitée du 14 février 1955 continuent à employer les termes respectifs de « ministre des Transports » et de « ministre des Transports ou son délégué » ; à son tour, le **paragraphe 6, alinéa 1er du même article 2** évoque toujours les termes « Ministre des Transports ». Le Conseil d'État demande, nonobstant d'autres modifications de la loi précitée du 14 février 1955 qui se trouvent en cours de procédure, d'assurer sur ce point précis la cohérence stylistique à travers	Le Conseil d'Etat est suivi et l'article 1er est complété en ce sens. ***Art. 1er.*** Au **paragraphe 1er, alinéa 2, au paragraphe 3, alinéa 1er et au paragraphe 6, alinéa 1er de l'article 2 ainsi qu'aux**articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes „ministre des Transports", „Ministre des Transports"**„ministre des Transports ou son délégué"**et „ministre ayant les Transports dans ses attributions" sont remplacés par le terme „ministre".

	l'intégralité du texte de la loi soumise à modification.	
Amendement 2 portant sur l'article 3		
L'article 3 se lira dorénavant comme suit: ***Art. 3.*** *(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:* *„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:(…)*	/	/
9) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum : ***4*** *points* *10) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expire :* ***4*** *points(…)*	Les modifications apportées aux rubriques 9 et 10 du paragraphe 1er de l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 tiennent compte de l'observation du Conseil d'État de retirer de façon générale le même nombre de points pour des infractions considérées comme « contraventions graves » aux termes de l'article 7 de la même loi.	/
20) l'inobservation d'une distance, **par rapport au véhicule qui précède**, *correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération : 2 points (…)*	Le redressement rédactionnel apporté à la rubrique 20 du même paragraphe répond à une demande du Conseil d'État. Toutefois, en vue de **supprimer le terme « inter-véhiculaire »** que les dictionnaires ne connaissent pas, le Conseil d'État propose d'écrire : « 20) l'inobservation en-dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes, ».	Le Conseil d'Etat est suivi et le terme « inter-véhiculaire » est supprimé. 20) l'inobservation en-dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes : 2 points

<u>26) l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation : 2 points</u>	La modification de la rubrique 26) comportant le retrait de deux points en cas d'utilisation d'un appareil doté d'un écran qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation ne donne pas lieu à observation quant au fond. Le Conseil d'État note cependant que la rédaction retenue s'écarte de celles des autres rubriques, alors qu'il est précisé que le retrait de points n'est possible que lorsque cet écran est utilisé par le conducteur **« d'un véhicule en mouvement »**. Cette précision pourrait au même titre figurer dans le libellé de plusieurs des autres rubriques du relevé faisant l'objet de l'alinéa 1er du paragraphe 1er de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955. Le Conseil d'État demande soit que les autres rubriques concernées soient adaptées dans le même sens, soit qu'il soit fait abstraction des termes « en mouvement » à la nouvelle rubrique 26. Par ailleurs, le texte retenu pourrait être simplifié en remplaçant les termes « d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran » par « d'un appareil doté d'un écran allumé ».	Le Conseil d'Etat est suivi partiellement en ce sens que les termes « d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran » sont remplacés par « d'un appareil doté d'un écran allumé ». Toutefois, à l'instar de la rubrique 25 qui a trait à l'utilisation du téléphone,les termes « d'un véhicule en mouvement » sont gardés pour permettre par exemple à un conducteur d'utiliser un tel dispositif quand le véhicule se trouve à l'arrêt, par exemple en cas d'accident. 26) l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran**<u>allumé</u>**, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation : 2 points
~~(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant:~~ ***~~„Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.~~*** ***~~Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois~~***	La suppression décidée par la commission parlementaire du paragraphe 2 de l'article 3 du projet de loi ne donne pas lieu à observation.	/

~~***points.***~~ ~~***Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions."***~~		
(2) ~~*Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.*~~ *Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les* ~~***condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des***~~ *infractions commises à partir du* ***1er juin 2015***. ~~***Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.***~~	En ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 3 (renuméroté paragraphe 2 à la suite de la suppression du paragraphe 2), la commission parlementaire a décidé de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'État en ce qui concerne l'effet rétroactif que comportait le texte qui a fait l'objet de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 12 juillet 2013. La modification prévue permet au Conseil d'État de lever son opposition formelle, à condition qu'avant le 1er juin 2015 la procédure législative en cours puisse être terminée et la loi en projet entrer en vigueur.	/
Amendement 3 portant sur l'article 7		
L'article 7 se lira comme suit: *Art. 7. L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:* *„Art. 7. Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.* *Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions*	Même si quant à la structure de l'article à modifier le texte de l'amendement adopte celle du libellé actuel de l'article 7, le Conseil d'État donne à considérer que la lecture des dispositions et les références qui y sont faites seraient simplifiées si les tirets de l'énumération étaient remplacés par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante. Si la Chambredes députés décidait de le suivre sur ce point, il pourrait d'ores et déjà marquer son accord avec une telle modification.	Le Conseil d'Etat est suivi et les tirets de l'énumération sont remplacés par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante.

graves: *– vitesse dangereuse selon les circonstances;* *– inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;* *– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;* *– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;* *– inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;* *– inobservation du signal C,1a;* *– omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;* *– inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;*		
– défaut de maintenir une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération par rapport au véhicule qui précède;	Dans la ligne de la proposition de texte formulée ci-avant à l'endroit de la rubrique 20) dans le cadre de l'examen de l'amendement 2, le Conseil d'État propose de rédiger comme suit le texte figurant au neuvième tiret (point i) selon le Conseil d'État) : « i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède ; ».	Le Conseil d'Etat est suivi. i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède ;
– infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;	/	/

– inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué; *– conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;* *– mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;* *– défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);*		
– inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran.	Quant au quinzième et dernier tiret (point o) selon le Conseil d'État), le Conseil d'État se réfère à sa proposition de texte formulée à l'endroit de l'amendement 2 ci-avant en ce qui concerne plus particulièrement la nouvelle rubrique 26 à insérer au tableau repris à l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955 et propose d'écrire : « o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. »	Le Conseil d'Etat est suivi. o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.
Cette amende a le caractère d'une peine de police.	/	/

En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé."		
Amendement 4 portant sur l'article 12		
L'article 12 se lira comme suit: ***Art. 12.*** *Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:* *„**Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende **~~et les frais de justice éventuels~~**, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. **Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.**"*	L'amendement sous examen tient compte de l'opposition formelle relative à l'alinéa 1er de l'article 16 de la loi précitée du 14 février 1955 que le Conseil d'État avait confirmée dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013. L'opposition formelle en devient sans objet.	/

Projet de loi modifiant

a) **la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;**
b) **la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.**

Article 1er

Au~~x~~ paragraphe 1er, alinéa 2, au paragraphe 3, alinéa 1er et au paragraphe 6, alinéa 1er de l'article 2 ainsi qu'aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes « ministre des Transports », « Ministre des Transports », « ministre des Transports ou son délégué » et « ministre ayant les Transports dans ses attributions » sont remplacés par le terme « ministre».

Article 2

L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant :

« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé: »

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante :
« Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif

particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal.»

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme « taxe sur les véhicules automoteurs » est remplacé par « taxe sur les véhicules routiers ».

Article 3

(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
9)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points

10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
14)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
15)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
16)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
17)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
18)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
19)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points

20)	l'inobservation en-dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes ~~l'inobservation d'une distance, par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps inter véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération~~	2 points
21)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
22)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
23)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
24)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
25)	- l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection - le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement - l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication	2 points
26)	l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil ~~en fonctionnement~~ doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation	2 points

»

(2) Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015.

Article 4

L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 3. Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;

2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;

3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;

4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;

5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'État de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;

6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;

7. les compétitions sportives sur les voies publiques;

8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;

9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg. **»**

Article 5

L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine les matières suivantes :
1. les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;
2. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories. »

Article 6

L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er est complété in fine par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.»

(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

« Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu: »

(3) Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation ; »

(4) Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant :

« Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre de l'Espace Économique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe. »

(5) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

« Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;
b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation.»

(6) Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

« - ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule; »

Article 7

L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

a) – vitesse dangereuse selon les circonstances;

b) ~~–~~ inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute ;

c) ~~–~~ omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;

d) ~~–~~ omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;

e) ~~–~~ inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;

~~–~~f) inobservation du signal C,1a ;

g) ~~–~~ omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;

h) ~~–~~ inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;

~~–~~i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède ~~défaut de maintenir une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération par rapport au véhicule qui précède~~;

j) ~~–~~ infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;

~~–~~k) inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué ;

l) ~~–~~ conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;

m) ~~–~~ mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;

~~–~~n) défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b) ;

~~–~~o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Article 8

L'article 10bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 10bis.** Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule. »

Article 9

L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 12.**

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

– pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
– pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
– pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
– pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
– pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
– pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
– pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
– pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
– pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
– pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants :

i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10 ;
ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels ;
iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée
   - reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
   - est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
   - est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans

l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la

présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal. »

Article 10

L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou en cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »

(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant :

« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :
a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail.
Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle. »

(3) Le paragraphe 2bis. est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du

maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. »

Article 11

L'alinéa 1 de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par la disposition suivante :

« En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale. »

Article 12

Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.»

Article 13

A l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes :

(1) A l'alinéa premier du paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant :

« dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner. »

(2) L'alinéa premier du même paragraphe 1er est complété *in fine* par un point 5) libellé comme suit :

« 5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours. ».

(3) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant :

« dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.»

(4) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 4) est remplacé par le libellé suivant :

« 4) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours. ».

Article 14

Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier ou d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges; ».

14

Session ordinaire 2014-2015

RM/pk P.V. DEVDU 14

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 14 janvier 2015

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 10 décembre 2014

2. 6600 Projet de loi relatif au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux
   - Rapporteur : Madame Josée Lorsché
   - Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'État

3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
   - Rapporteur : Madame Marie-Josée Frank
   - Désignation d'un nouveau rapporteur
   - Examen du projet de loi

4. Divers

*

Présents : M. André Bauler (remplaçant M. Gusty Graas), M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Max Hahn, M. Jean-Marie Halsdorf (remplaçant Mme Sylvie Andrich-Duval), M. Aly Kaes, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis (remplaçant M. Marc Lies), M. Marco Schank, M. Serge Wilmes

M. François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, M. Frank Vansteenkiste, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Henri Kox, M. Justin Turpel

*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 10 décembre 2014

Le projet de procès-verbal sous rubrique est approuvé.

2. 6600 Projet de loi relatif au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux

Les membres de la commission parlementaire examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'État datant du 19 décembre 2014 et émis suite aux amendements parlementaires adoptés en date du 12 novembre 2014.

Les amendements n°1 et n°4 ne donnent pas lieu à observation.

En ce qui concerne l'amendement n°2, le Conseil d'État propose de redresser le nouveau texte sur deux points :

- il faut écrire en relation avec l'itinéraire PC8 « … Belval-Université-Gare » ;
- il faut trancher entre « site Belval » ou « Site Belval », en se décidant pour une lettre initiale minuscule ou majuscule dans la désignation du lieu en question.

La Commission fait siennes ces deux propositions en retenant d'écrire « site Belval ».

Pour ce qui est de l'amendement n°3, la Haute Corporation suggère d'écrire « servitude conventionnelle » et non pas « convention de servitude ». La Commission fait sienne cette suggestion.

Le Conseil d'État note encore que le dossier lui soumis comporte à la dernière page une représentation cartographique des itinéraires cyclables composant le réseau national. Il suppose que cette carte, qui ne reprend que de façon très schématique les itinéraires en question, a été jointe uniquement à des fins d'information. En effet, une disposition utile fait défaut dans le texte sous avis qui permettrait de considérer cette carte comme faisant partie intégrante de la loi en projet et, même si tel était le cas, le caractère schématique manquerait de la précision requise pour en faire une référence normative. La commission parlementaire décide pourtant de retenir cette carte, qui bien qu'elle ne reprenne que de façon très schématique les itinéraires cyclables, a été jointe uniquement à des fins d'information. Même si le Conseil d'État évoque, à bon escient, que *« le caractère schématique manquerait de la précision requise pour en faire une référence normative »*, il y a néanmoins lieu de rappeler que l'article 1er du projet de loi dispose que *« le gouvernement est autorisé à faire établir un réseau national d'itinéraires cyclables (…) assurant les connexions énoncées à l'article 4 et figurées sur le plan repris en annexe. »*. En d'autres termes, ladite carte représente graphiquement, à titre d'information, ce que le texte ordonne normativement dans son article 4, pour éviter au lecteur de devoir se représenter les différentes pistes par sa « science personnelle », en l'obligeant de rallier lui-même les différents itinéraires sur une carte. Il s'agit donc d'un instrument visuel pour faciliter la compréhension du texte qui lui seul revêt un caractère normatif.

*

Les membres de la Commission chargent Madame la Présidente-Rapportrice de rédiger son projet de rapport en vue de son adoption prochaine.

3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Mme Josée Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi.

Le projet de loi, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent ainsi qu'au document PowerPoint joint en annexe du présent procès-verbal, a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules. Il s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière impliquant une adaptation et un renforcement des mesures pour lutter efficacement contre l'insécurité routière. Dans cette optique, en plus d'effectuer des modifications afin de corriger des incohérences textuelles secondaires, les objectifs principaux du projet de loi sous rubrique sont les suivants :

- 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'adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est sanctionnée sur le plan pénal ;
- l'adaptation des dispositions légales en matière d'interdiction de conduire judiciaire et de retrait administratif du permis de conduire ;
- la modification du cadre légal des plaques minéralogiques ;
- la mise à jour des interventions du Ministre ayant les Transports dans ses attributions en matière d'emploi de plaques ou de signes spéciaux pour la mise en circulation, voire le maintien en circulation de certains véhicules ;
- la création des conditions légales pour l'immatriculation au Luxembourg de véhicules au nom de personnes qui n'y ont pas leur résidence normale ;
- la suppression de l'obligation pour les ressortissants d'autres États membres de l'UE de devoir présenter leur véhicule au contrôle technique en cas d'établissement de leur résidence normale au Luxembourg.

Pour rappel, la Commission du Développement durable de la législature précédente avait d'ores et déjà examiné le projet de loi sous rubrique. En date du 8 mai 2013, elle avait apporté une série d'amendements parlementaires au texte, en assouplissant certains points du projet initialement déposé par Monsieur le Ministre Claude Wiseler. Les détails de ces amendements peuvent être consultés sur le document parlementaire 6399[6]. Il est en outre renvoyé aux procès-verbaux des réunions des 10 janvier, 18 mars et 10 avril 2013.

Suite à un bref échange de vues, il est à présent décidé de réintégrer les dispositions initiales dans le texte de loi, notamment en ce qui concerne la conduite sous alcoolémie (≥0,8 ‰ - <1,2 ‰) et les excès de vitesse (> 50% et > 40 km/h). Il est en outre décidé de renforcer la sévérité envers les personnes utilisant un téléphone portable ou une tablette en conduisant. Les détails de ces nouvelles mesures peuvent être consultés à la page 13 du document PowerPoint annexé au présent procès-verbal.

Suite à plusieurs questions afférentes, il peut en outre être retenu ce qui suit :

- une seule infraction (homicide involontaire) peut faire perdre jusqu'à 6 points. Plusieurs infractions constatées simultanément peuvent faire perdre jusqu'à 8 points. Aucune infraction n'entraîne la perte de l'ensemble des points ;

- le délit de grande vitesse est une infraction répondant à la fois aux deux conditions suivantes : excès de vitesse dépassant de plus de 50% le plafond réglementaire par rapport à la vitesse maximale autorisée (la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à la vitesse maximale autorisée) et récidive intervenant au cours des trois années après une première contravention grave ou une condamnation pour un délit, en matière de vitesse. Le délit de grande vitesse joue donc uniquement en cas de récidive ;

- un excès de vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce minimum entraîne le retrait immédiat du permis de conduire ;

- le siège enfant n'est pas obligatoire dans les taxis ;

- les conducteurs de voitures historiques non équipées de ceinture de sécurité ne peuvent pas être sanctionnés pour non-port de la ceinture.

*

Examen des articles

Le document de travail est le texte amendé le 8 mai 2013 et repris dans le document parlementaire 6399[6]. Les membres de la Commission examinent ce texte à la lumière de l'avis complémentaire du Conseil d'État du 12 juillet 2013.

Article 1er

Les amendements du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant à l'article 1er :

Article 1er
Dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le terme « ministre des Transports » est remplacé par le terme « ministre ».

Dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013, le Conseil d'État est d'avis qu'il conviendrait de faire l'inventaire des dispositions de la loi précitée du 14 février 1955 dans lesquelles il s'impose de remplacer l'expression « Ministre des Transports » par « ministre » et de procéder de façon ponctuelle aux modifications en question. La Commission décide donc d'amender l'article 1er afin d'y intégrer une disposition visant à substituer, dans les articles pertinents, les termes « ministre des Transports », « Ministre des Transports » et « ministre ayant les Transports dans ses attributions » par « ministre » :

Article 1er
Aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes « ministre des Transports », « Ministre des Transports » et « ministre ayant les Transports dans ses attributions » sont remplacés par le terme « ministre».

Article 2

Les amendements du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant à l'article 2 :

Article 2

L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant :

« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé: »

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante :

« Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. »

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal.»

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme « taxe sur les véhicules automoteurs » est remplacé par « taxe sur les véhicules routiers ».

Dans son avis du 12 juillet 2013, le Conseil d'État est d'avis que les allégements que la commission parlementaire entend apporter aux exceptions à un retrait administratif du permis de conduire, à l'endroit du paragraphe 2 de cet article, remettent en cause la volonté des auteurs du projet gouvernemental ayant souhaité limiter la portée des exceptions pour renforcer l'effet dissuasif de la mesure administrative ou judiciaire. Le Conseil d'État est en outre d'avis que la formule rédactionnelle avancée par les auteurs des amendements parlementaires pour faire jouer les exceptions contient nombre de points prêtant à interprétation, source potentielle de nouvelles contestations devant les juridictions. Il propose donc de maintenir le libellé initial. Si la Chambre des députés n'entendait pas suivre sur ce point les observations qui précèdent, le Conseil d'État proposerait à titre tout-à-fait subsidiaire de revoir la rédaction prévue afin d'éviter l'insertion d'une phrase entière dans l'énumération reprise au nouvel alinéa 2. Par voie de conséquence, il suggérerait de limiter le libellé du point b) au texte suivant: « b) le trajet d'aller et de retour … lieu du travail. » Par ailleurs, l'alinéa 2 nouveau serait dans ces conditions complété par une deuxième phrase rédigée comme suit : « Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être … s'adonner à son occupation professionnelle ». La lisibilité de l'ajout y gagnerait sensiblement. La Commission décide de suivre le Conseil d'État pour ce qui est de revoir la rédaction du point b) de l'alinéa 2. L'article 2 se lira donc comme suit :

Article 2

L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant :

« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé: »

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante :

« Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal.»

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme « taxe sur les véhicules automoteurs » est remplacé par « taxe sur les véhicules routiers ».

Article 3

Les amendements du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant à l'article 3 :

Article 3

(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées :

1)	*l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*6 points*
2)	*le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12*	*6 points*
3)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré*	

	comme délit en vertu de l'article 11bis	*6 points*
4)	*les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*4 points*
5)	*– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,* *– le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable*	*4 points*
6)	*la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte*	*4 points*
7)	*le délit de fuite*	*4 points*
8)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers*	*4 points*
9)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum*	*3 points*
10)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*3 points*
11)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*
12)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*

13)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant*	*2 points*
14)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés*	*2 points*
15)	*l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale*	*2 points*
16)	*l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité*	*2 points*
17)	*l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit*	*2 points*
18)	*l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs*	*2 points*
19)	*l'inobservation d'un signal C, 1a*	*2 points*
20)	*l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération*	*2 points*
21)	*la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable*	*2 points*
22)	*le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation*	*2 points*
23)	*le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué*	*2 points*
24)	*le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué*	*2 points*
25)	*l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection*	

	le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement - *- l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication*	*1 point*

»

(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant :

« Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.

Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions. »

(3) Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.

A la lumière de l'avis complémentaire du Conseil d'État, la commission parlementaire décide ce qui suit :

- quant à la rubrique 1 du paragraphe 1, le Conseil d'État est d'avis que l'homicide involontaire, en ce qu'il est synonyme d'extinction de vies humaines, aurait mérité un retrait de points susceptible de le distinguer des autres délits. La Commission décide de ne pas suivre le Conseil d'État et de garder un retrait de 6 points pour l'homicide involontaire, la distinction préconisée par le Conseil d'État se faisant au niveau des sanctions pénales (emprisonnement et amende) ;

- quant aux rubriques 9 et 10 du paragraphe 1, le Conseil d'État note que la distinction qu'il est prévu de retenir au niveau des contraventions graves ne tient que très partiellement compte de la logique à laquelle la commission parlementaire se réfère. Dans son avis du 23 octobre 2012, le Conseil d'État avait souligné la nécessité de garder le parallélisme entre le degré de sévérité de la sanction pénale et le nombre de points à retirer. Certes, selon l'approche de la commission parlementaire, il n'y aura pas de contravention grave comportant le retrait d'un nombre de points égal à celui valant pour les délits. Il reste par contre que certaines contraventions graves, pourtant sanctionnées dans leur ensemble par les mêmes peines pénales, seront assorties d'un retrait de 3 points et d'autres d'un retrait de seulement 2 points, sans qu'a priori des motifs à la base de pareille distinction soient fournis. Le Conseil d'État apprécierait hautement que cette tâche d'arbitraire soit éliminée du catalogue. La Commission décide d'introduire un amendement afin de porter la réduction de 3 points à 4 points, comme cela était prévu dans le projet de loi initial. En effet, tant l'analyse des bilans des accidents routiers des années écoulées que la nature et l'évolution des infractions répertoriées dans le système du permis à points révèlent que la vitesse et l'alcool constituent les principales causes (présumées) des accidents et que le nombre des infractions et surtout celui des infractions susvisées est en augmentation ;

- quant à la rubrique 20 du paragraphe 1, le Conseil d'État note que la commission parlementaire n'a pas jugé indiqué de remplacer le terme « inter-véhiculaire » nonobstant le fait que le mot n'existe pas dans la langue française et que le terme suggère tant l'espace entre deux véhicules qui se suivent que celui entre deux véhicules qui se croisent ou se dépassent. Le Conseil d'État estime que la règle devrait uniquement s'appliquer au conducteur qui ne respecte pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui le précède. Afin de donner suite à cette remarque, la Commission du Développement durable décide d'amender ce point comme suit : *« 20) l'inobservation d'une distance**, par rapport au véhicule qui précède,** correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération : 2 points » ;*

- quant à la rubrique 22 du paragraphe 1, le Conseil d'État attire l'attention de la Chambre des députés sur un problème récurrent concernant la désignation des représentants de la Police grand-ducale dans les textes de loi. Le législateur a en effet pris l'habitude de viser les « fonctionnaires » ou les « membres de la Police grand-ducale » sans préciser que la notion ne doit concerner que les fonctionnaires relevant du cadre policier au sens de l'article 18 de la loi modifiée du 31 mai 1999 concernant la Police et l'Inspection générale de la Police. La commission décide de ne pas suivre le Conseil d'État, alors qu'une telle modification dépasserait le cadre du présent projet de loi. En effet, il faudrait adapter la terminologie dans tous les textes législatifs concernés ;

- quant à la rubrique 25 du paragraphe 1, la Commission propose de porter la réduction d'1 point à 2 points ;

- elle propose en outre d'ajouter *in fine* une nouvelle rubrique 26) libellée comme suit : *« 26) l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement* d'*un appareil en fonctionnement doté d'un écran, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation : 2 points ».* Cette disposition vise à retirer des points au conducteur qui utilise notamment une tablette en conduisant, infraction qui n'est pas encore prévue dans le barème. En effet, le conducteur qui utilise son tablette voit son attention détournée et constitue un risque pour la sécurité routière ;

- quant au paragraphe 2 de l'article 3, le Conseil d'État note que le paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi de 1955 prévoit actuellement qu'en vue de la reconstitution intégrale du capital de 12 points, le titulaire d'un permis de conduire ayant perdu des points doit justifier ne plus avoir commis de nouvelle infraction susceptible de lui faire perdre des points pendant un délai de 3 ans. La commission parlementaire entend maintenir le délai de 3 ans uniquement dans l'hypothèse où l'une au moins des infractions commises a entraîné une perte d'au moins 3 points. Dans les autres cas, la mesure légale en question est allégée en ramenant ce délai de 3 à 2 ans. Le Conseil d'État note que cette modification va dans le sens contraire des intentions affichées par les auteurs du projet de loi de rendre plus sévères les effets du système légal en place en matière de retrait de points. Suite à un bref échange de vues et, avec l'abstention du groupe politique CSV, la commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'État en ce qui concerne la réduction du délai de récupération de 3 à 2 ans pour les infractions donnant lieu à la perte de moins de 3 points et de ne pas modifier la législation actuellement en vigueur. Le paragraphe 2 de l'article 3 est donc supprimé ;

- quant au paragraphe 3 (nouveau paragraphe 2) de l'article 3, le Conseil d'État note que, dans la mesure où le paragraphe 1er de l'article sous rubrique comporte des sanctions plus sévères que celles prévues par le régime légal en vigueur, le principe de la non-rétroactivité des sanctions de nature pénale est de plein droit applicable. Il en est de même du corollaire de ce principe qui veut que si la peine établie au moment du jugement diffère de celle du temps de l'infraction, c'est la peine la moins forte qui est appliquée. La Haute Corporation

est donc d'avis que l'alinéa 1er du paragraphe 3 est superfétatoire. La Commission donne suite à cette remarque et supprime l'alinéa 1er de ce paragraphe.
Pour ce qui est du libellé de l'alinéa 2, il conduit à prévoir une perte de points plus sévère en relation avec les infractions commises avant l'entrée en vigueur de la loi, si la condamnation judiciaire afférente ne devient effective qu'après la date de cette entrée en vigueur. Dans la mesure où le principe de la non-rétroactivité de la loi pénale n'est pas respecté, le Conseil d'État s'oppose formellement au texte proposé. Afin de rendre la disposition conforme à ce principe, il y a lieu de continuer à appliquer les dispositions actuelles aux infractions commises avant la prise d'effets de la loi en projet, et de n'appliquer les mesures plus sévères qu'aux infractions commises à partir de cette date, peu importe que l'infraction en question fasse l'objet d'un avertissement taxé ou d'une condamnation au pénal. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et de libeller comme suit l'alinéa 2 : « (2) Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015. »
Cet amendement implique également de supprimer l'alinéa 3, qui devient sans objet

Au regard de ce qui précède, l'article 3 se lira comme suit :

Article 3
(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :
« Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées :

1)	*l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*6 points*
2)	*le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12*	*6 points*
3)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis*	*6 points*
4)	*les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution*	*4 points*
5)	*– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,* *– le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable*	*4 points*
6)	*la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte*	*4 points*
7)	*le délit de fuite*	*4 points*
8)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers*	*4 points*

9)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum*	***4 points***
10)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré*	***4 points***
11)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*
12)	*la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie* *pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré*	*2 points*
13)	*le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant*	*2 points*
14)	*la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés*	*2 points*
15)	*l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale*	*2 points*
16)	*l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité*	*2 points*
17)	*l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit*	*2 points*
18)	*l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs*	*2 points*

19)	*l'inobservation d'un signal C, 1a*	*2 points*
20)	*l'inobservation d'une distance, **par rapport au véhicule qui précède**, correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération*	*2 points*
21)	*la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable*	*2 points*
22)	*le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation*	*2 points*
23)	*le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué*	*2 points*
24)	*le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué*	*2 points*
25)	- *l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection* - *le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement* - *l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication*	***2 points***
26)	***l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation***	***2 points***

»

(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant :

« Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.

~~Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions. »~~

(2) *~~Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.~~*

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les ***~~condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des~~*** *infractions commises à partir du* ***1er juin 2015****.*

~~Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.~~

Articles 4 à 6

Les amendements du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant aux articles sous rubrique, articles dont le libellé reste inchangé :

Article 4

L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 3. *Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:*

1. *l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;*
2. *l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;*
3. *l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;*
4. *le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;*
5. *la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'État de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;*
6. *l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;*
7. *les compétitions sportives sur les voies publiques;*
8. *la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;*
9. *l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg. »*

Article 5

L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine les matières suivantes :

1. *les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;*
2. *les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories. »*

Article 6

L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er est complété in fine par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.»

(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:
« Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu: »
(3) Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :
« 4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation ; »
(4) Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant :
« Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre de l'Espace Économique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet État, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe. »
(5) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:
« Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.
Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:
a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;
b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation.»
(6) Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:
« - ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule; »

Article 7

Les amendements du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant à l'article 7 :

Article 7
L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :
*« **Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.*
Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:
- *vitesse dangereuse selon les circonstances;*
- *inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute ;*
- *omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;*
- *omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;*
- *inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;*

- *inobservation du signal C,1a ;*
- *omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;*
- *inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;*
- *défaut de maintenir une distance inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération ;*
- *infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;*
- *inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué ;*
- *conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;*
- *mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;*
- *défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b).*

Cette amende a le caractère d'une peine de police.
En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé. »

A la lumière de l'avis complémentaire du Conseil d'État et suite aux décisions prises à l'endroit de l'article 3 du projet sous rubrique, la Commission du Développement durable décide de :

- modifier le libellé du neuvième tiret afin de donner suite à la remarque du Conseil d'État selon laquelle la règle devrait uniquement s'appliquer au conducteur qui ne respecte pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui le précède ;
- ajouter *in fine* du deuxième alinéa un nouveau tiret libellé comme suit : « - inobservations des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran. »

Au regard de ce qui précède, l'article 7 se lira comme suit :

Article 7
L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :
*« **Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.*
Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:
- *vitesse dangereuse selon les circonstances;*
- *inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute ;*
- *omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;*
- *omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;*

- *inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;*
- *inobservation du signal C,1a ;*
- *omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;*
- *inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;*
- *défaut de maintenir une distance **correspondant à un temps** inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération **par rapport au véhicule qui précède** ;*
- *infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;*
- *inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué ;*
- *conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;*
- *mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;*
- *défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b) ;*
- ***inobservations des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran.***

Cette amende a le caractère d'une peine de police.
En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé. »

Articles 8 et 9

Les amendements du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant aux articles sous rubrique, articles dont le libellé reste inchangé :

Article 8
L'article 10bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant :
*« **Art. 10bis.** Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule. »*

Article 9
L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

*« **Art. 12.***

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré
– pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
– pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
– pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
– pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
– pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
– pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
– pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
– pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
– pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
– pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du

paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'État peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'État peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'État, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	*1*
Amphétamine	*25*
Méthamphétamine	*25*

MDMA	*25*
MDA	*25*
Morphine (libre)	*10*
Cocaïne	*25*
Benzoylecgonine	*25*

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:
a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et
b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.
Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants :

i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'État tels que prévus au point 10 ;
ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels ;
iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée
- *reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,*
- *est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,*
- *est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.*

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'État peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'État soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.
Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal. »

Article 10

Les amendements du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant à l'article 10 :

Article 10
L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :
(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »
(2) Le paragraphe 1ter est remplacé par le libellé suivant :
« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :
a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle. »
(3) Le paragraphe 2bis est renuméroté 2.
(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.
(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :
« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. »

La Commission fait siennes les remarques d'ordre rédactionnel émises dans l'avis complémentaire du Conseil d'État à l'endroit de l'article 13, paragraphe 1er, alinéa 2, ainsi qu'à l'endroit de l'article 13, point b du paragraphe 2. L'article 10 se lira donc comme suit :

Article 10
L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :
(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :
« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou en cas de récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »
(2) Le paragraphe 1ter est remplacé par le libellé suivant :
« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :
a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle. »

(3) Le paragraphe 2bis est renuméroté 2.
(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.
(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :
« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. »

Article 11

Les amendements du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant à l'article sous rubrique, article dont le libellé reste inchangé :

Article 11
L'alinéa 1 de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par la disposition suivante :
« En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale. »

Article 12

Les amendements du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant à l'article 12 :

Article 12
Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant :
*« **Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'État. Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le maximum de l'amende, fixé à l'article 7. Ce même règlement fixe le montant des frais de justice qui peuvent s'ajouter éventuellement à la consignation.»*

Dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013, le Conseil d'État rappelle que, dans son avis du 23 octobre 2012, il avait assorti d'une opposition formelle ses critiques relatives à la façon dont les auteurs du projet gouvernemental entendaient faire droit à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qui a jugé contraire aux exigences du droit européen le fait de placer un contrevenant non résident de l'État de l'infraction dans une situation considérablement plus difficile et plus onéreuse qu'un résident de l'État de l'infraction. Par le biais des amendements parlementaires du 8 mai 2013, la Commission du Développement durable a proposé de fixer dorénavant le maximum de la consignation à un montant égal au maximum des amendes contraventionnelles prévues à l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Ce montant pourrait en outre être augmenté du montant des frais de justice. Dans ces conditions, le montant réglementaire de la consignation pourrait représenter jusqu'au quintuple, voire au sextuple ou au décuple de l'avertissement taxé actuellement appliqué, sans compter le montant des frais de justice susceptibles de s'y ajouter. Dans ces conditions, le Conseil d'État ne peut que constater que le texte de

l'amendement proposé ne constitue pas vraiment une avancée par rapport à la disposition critiquée. Il ne se voit dès lors pas à même de lever son opposition formelle du 23 octobre 2012. Il pourrait tout au plus s'accommoder d'une disposition prévoyant pour la consignation un montant correspondant à celui de l'avertissement taxé, mais augmenté d'un taux restant sensiblement en dessous de 50%. Quant aux frais de justice, le montant forfaitaire pour couvrir ceux-ci devrait être choisi en sorte que le cumul avec celui de la consignation proprement dite reste également de façon significative en dessous de la barre correspondant à 150% du montant de l'avertissement taxé.

Afin de répondre à cette opposition formelle, la Commission décide de faire correspondre le montant de la somme à consigner à celle de l'avertissement taxé et de faire par ailleurs abstraction des frais de justice. L'article 12 amendé se lira donc comme suit :

Article 12
Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant :
*« **Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende **~~et les frais de justice éventuels~~**, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'État. **Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application. »***

Articles 13 et 14

Les amendements du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant aux articles sous rubrique, articles dont le libellé reste inchangé :

Article 13
A l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes :

(1) A l'alinéa premier du paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant :
« dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner. »

(2) L'alinéa premier du même paragraphe 1er est complété in fine par un point 5) libellé comme suit :
« 5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours. ».

(3) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant :
« dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.»

(4) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 4) est remplacé par le libellé suivant :
« 4) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours. ».

Article 14

Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant :
« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier ou d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges; ».

*

Ce nouveau train d'amendements sera envoyé au Conseil d'État pour avis dans les meilleurs délais.

4. Divers

La prochaine réunion aura lieu le 21 janvier 2015 à 10h30.

Luxembourg, le 21 janvier 2015

La secrétaire,
Rachel Moris

La Présidente,
Josée Lorsché

Projet de loi 6399

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

Présentation à la Commission du Développement durable – 14 janvier 2015

Aménagement du territoire
Environnement
Transports
Travaux publics
Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable
et des Infrastructures

Contexte

Le projet de loi 6399

- s'inscrit dans le cadre de la **politique gouvernementale** en matière de sécurité routière
- reprend certaines mesures inscrites au **plan d'action « sécurité routière »,** entériné par les principaux acteurs en matière de sécurité routière
- a été élaboré ensemble avec La Sécurité Routière, l'ACL, l'Association des Victimes de la Route, le ministère de la Justice, le ministère de la Sécurité intérieure, le Parquet général et la Police grand-ducale
- a comme objectif principal la **lutte contre l'insécurité routière** en particulier par une révision du barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points

Suivi de la procédure législative

21 février 2012:	Dépôt à la Chambre des députés
23 octobre 2012:	Avis du Conseil d'Etat
8 mai 2013:	Amendements parlementaires
12 juillet 2013:	Avis complémentaires du Conseil d'Etat

Permis à points – Historique et objectifs

- introduit le 1er novembre 2002 (loi du 2 août 2002)

- instrument relevant du droit administratif

- système éducatif et dissuasif avant d'être répressif

  <u>rôle éducatif</u>

⇒ chaque titulaire du permis de conduire est personnellement responsable de la gestion de son capital de points

⇒ formations (récupération de points / droit de conduire)

<u>caractère dissuasif</u>

⇒ suspension du droit de conduire en cas d'épuisement des points

Permis à points – Système (1/2)

Chaque conducteur dispose d'un capital de 12 points.

Certaines infractions au Code de la Route entraînent une perte de points. Le retrait de points est proportionnel au degré de gravité de la faute, établi par le barème de réduction de points.

Une seule infraction *(homicide involontaire)* peut faire perdre jusqu'à 6 points. Plusieurs infractions constatées simultanément peuvent faire perdre jusqu'à 8 points. Aucune infraction n'entraîne la perte de l'ensemble des points.

Le retrait de points devient effectif au moment où la décision judiciaire devient irrévocable ou du paiement de l'avertissement taxé.

Le délai de récupération des points est de 3 ans.

La participation à un stage d'1 jour permet de récupérer 3 points sans que le nouveau total puisse dépasser 12 points et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans.

Permis à points – Système (2/2)

La perte de l'ensemble des points entraîne une suspension du droit de conduire de 12 mois (nouvelle perte de l'ensemble des points dans un délai de 3 ans: suspension de 24 mois).

Le retour au permis s'effectue après un cours de sensibilisation de 5 jours.

Lors de la restitution, le permis est à nouveau doté de 12 points.

Permis à points – Quelques chiffres

Depuis le 1er novembre 2002 (au 31.12.2014)

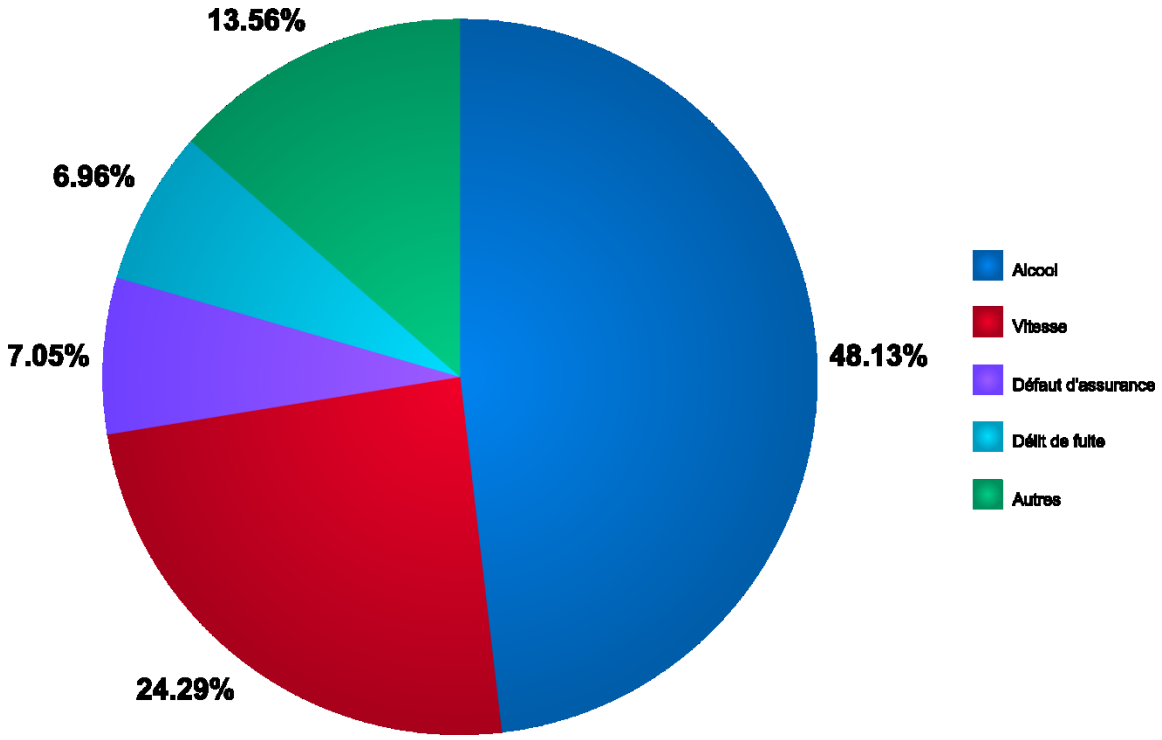
- **594.652** points retirés
- **178.856** conducteurs concernés
- **2.506** conducteurs ont perdu l'ensemble des points

- avertissements taxés: **413.768** points
- condamnations judiciaires: **180.891** points dont
  - ✓ **alcool** **87.068** points (48,14%)
  - ✓ **vitesse** **43.944** points (24,29%)
  - ✓ **défaut d'assurance** **12.756** points (7,05%)
  - ✓ **délit de fuite** **12.596** points (6,96%)
  - ✓ **autres** **24.527** points (13,56%)

Permis à points – Quelques chiffres

(valeurs au 31.12.2014)

- Condamnations judiciaires



Bilan des accidents 2013

Sur 41 accidents mortels ayant entraîné 45 morts:

- 8 sont en relation avec la consommation d'alcool
  - 1 avec un taux d'alcool variant entre 0,5 ‰ et 1,1 ‰
  - 7 avec un taux d'alcool égal ou supérieur à 1,2 ‰

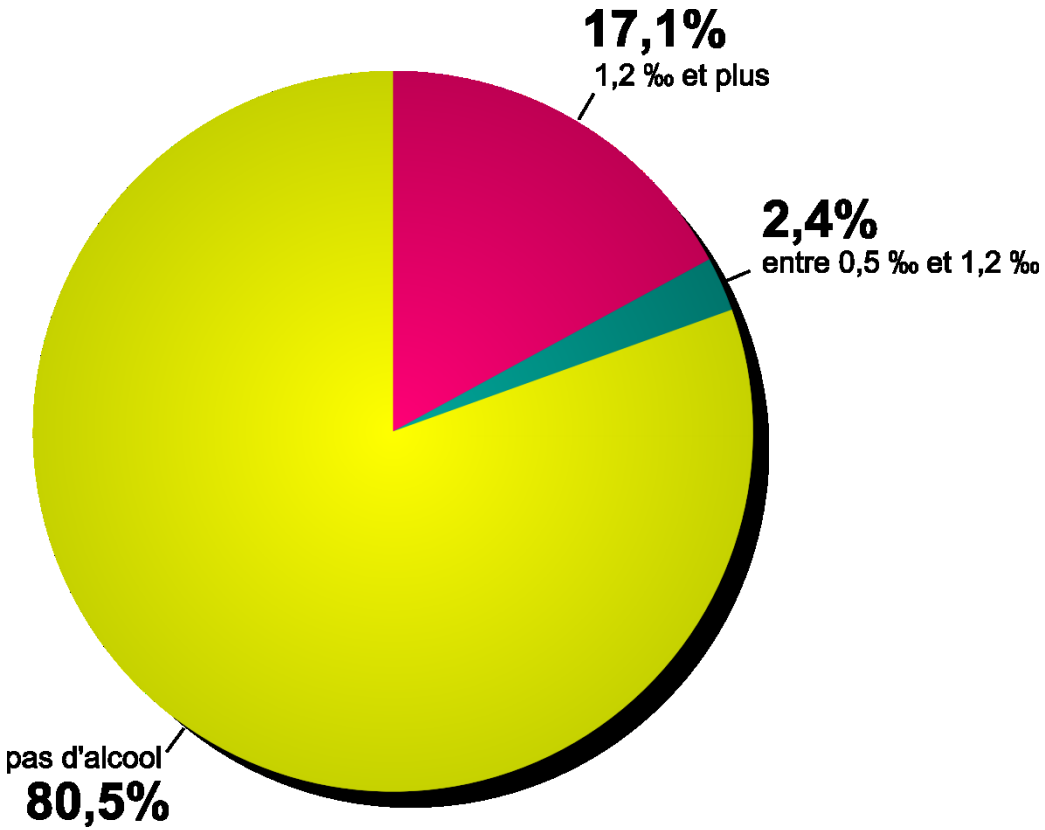
soit 20%

- 16 sont dus à une vitesse excessive

soit 39%

Bilan des accidents 2013

Alcool, cause présumée des accidents mortels



Permis à points – Constats

- vitesse et alcool = principales causes (présumées) des accidents
- nombre des infractions avec alcool et vitesse reste élevé
- majorité des pertes de points vitesse et alcool
- barème luxembourgeois des réductions de points moins sévère que celui de la France et de l'Espagne (système de permis à points similaire à celui du Luxembourg)

Permis à points – Adaptations préconisées

➢ **Augmentation du nombre de points à retirer**

⇒ alcool, drogues et médicaments

⇒ délit de grande vitesse

⇒ non-port de la ceinture de sécurité ou du casque, siège enfant

➢ **4 nouvelles infractions**

⇒ excès de vitesse *(> 50% et > 40 km/h)*

⇒ inobservation du signal routier « Accès interdit »

⇒ inobservation d'une distance de sécurité entre véhicules

⇒ téléphone au volant

Permis à points – Adaptations préconisées

Infractions	PL initial (situation actuelle)	Amendements (proposition)
Conduite – stupéfiants/médicaments	**6** (4)	
Conduite – alcoolémie ≥1,2 ‰ Conduite – alcoolémie ≥0,8 ‰ - <1,2 ‰	**6** (4) **4** (2)	 **3** (→ 4?)
Délit de grande vitesse	**6** (4)	
⇒Excès de vitesse (> *50% et > 40 km/h)*	**4** (2)	**3** (→ 4?)
Non-respect	**2** (0)	
Non-respect inter-distances	**2** (0) (74€ → **145€**)	
Non-port de la ceinture, du casque …	**2** (1) (49€ → **145€**)	
Téléphone, (tablet ?) au volant	**1** (0)	(→ 2?) (74€ → 145€)

Autres mesures préconisées

1. limiter les exceptions à l'interdiction de conduire et au retrait administratif

2. ériger en contraventions graves certaines contraventions
   => ceinture, casque, siège enfant, téléphone, tablet

3. aligner les seuils «drogues» à ceux de la législation belge

4. simplifier la procédure de dépistage de stupéfiants dans certains cas (batterie de tests standardisée)

5. régulariser la situation des candidats de police
   => donner des injonctions aux usagers de la route

Autres mesures préconisées

6. plaques ou de numéros spéciaux

(ex: préservation du patrimoine automobile)

7. immatriculation de véhicules au nom de personnes non résidentes (cas exceptionnels)

8. Reconnaissance de la validité du certificat de contrôle technique d'un véhicule immatriculé dans l'Espace Economique européen (transcription)

9. redresser certaines imperfections textuelles

Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

Volet révision du système du permis à points:

PAS D'OPPOSITION FORMELLE

mais **RECOMMANDATION DE NE RIEN CHANGER**

aux motifs suivants:

Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

1. Hasardeux de comparer le système luxembourgeois à des systèmes étrangers
2. Rupture partielle avec la logique inhérente au régime légal actuel
3. Absence d'analyse sur les causes de l'augmentation

   -> infractions « vitesse » et « alcool » et

   -> nombre des récidivistes
4. Absence de bilan du nouveau régime de sanction (multirécidivistes)
5. Absence d'évaluation du taux des hypothèses faisant perdre des points pour deux ou plusieurs infractions constatées en une seule fois
6. Défaut d'établir la proportionnalité des infractions « nouvelles » dans la production d'accidents graves

Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

6 oppositions formelles:

1.« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué délivre les permis de conduire civils …»

⇒OPPOSITION FORMELLE: maintien des mots « ou son délégué », car contraire à l'article 76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc d'organiser son Gouvernement

2. Utilisation de plaques d'immatriculation « historiques » (préservation du patrimoine automobile)

⇒OPPOSITION FORMELLE: contraire à la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975

Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

3. Renvoi à un règlement grand-ducal pour la détermination des conditions d'admission des instructeurs agréés

⇒ OPPOSITION FORMELLE: à prévoir dans la loi sinon contraire à la Constitution

4. Conférer à des agents stagiaires de la police grand-ducale des prérogatives normalement réservées à des fonctionnaires assermentés

⇒ OPPOSITION FORMELLE: à supprimer sinon violation flagrante des principes institutionnels selon lesquels l'Etat luxembourgeois est censé exercer ses pouvoirs

Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

5. Problème de conformité du montant de la consignation à payer par le contrevenant routier non-résident (double de celui de l'avertissement taxé) qui préfère au paiement de l'avertissement taxé, d'être verbalisé en vue d'un procès-verbal

⇒ OPPOSITION FORMELLE: contraire à la jurisprudence européenne, d'où fixer la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé mais augmenté des frais de justice usuellement appliqués

6. Formule de promulgation

⇒ OPPOSITION FORMELLE: à supprimer, alors que ne fait pas partie du dispositif d'une loi

8 Amendements parlementaires (8 mai 2013)

1. Adaptation des **exceptions au retrait administratif** du permis

⇒ reprendre la proposition de la Chambre des métiers

⇒ tenir compte de la situation des parents divorcés/séparés

2. Délivrance, utilisation et retrait des **plaques rouges**

⇒ créer la base légale pour fixer les conditions par RGD

3a. Adaptation des **réductions de points** pour suivre le Conseil d'Etat:

4 → 3

⇒ Conduite – alcoolémie ≥0,8 ‰ - <1,2 ‰

⇒ Excès de vitesse *(> 50% <u>et</u> > 40 km/h)*

8 Amendements parlementaires (8 mai 2013)

3b. Adaptation rédactionnelle (Conseil d'Etat suivi partiellement)

⇒ à côté du conducteur et du propriétaire: **gardien et détenteur**

⇒ pas retenu: ajout de l'animal, car p.ex. cavalier pas perte de points

3c. Réduction du **délai de récupération** de 3 à 2 ans pour les infractions donnant lieu à la perte de < 3 points

3d. Fixation de la **date d'entrée en vigueur** pour les adaptations concernant le permis à points

4. Transfert du point 4 de l'article 4 vers l'article 4bis (contrôle technique)

5. Suppression du pouvoir d'**injonction des candidats de la police**

8 Amendements parlementaires (8 mai 2013)

6. **Refonte rédactionnelle** de l'**art. 12** pour suivre le Conseil d'Etat

7a. Adaptation rédactionnelle du § 1 / art. 13 (refonte de l'art. 12)

7b. Adaptation des **exceptions à l'interdiction de conduire judiciaire**
⇒ reprendre la proposition de la Chambre des métiers
⇒ tenir compte de la situation des parents divorcés/séparés

7c. Adaptation rédactionnelle du § 13 / art. 13 (refonte de l'art. 12)

8. Fixation de la **somme à consigner** comme étant égale au montant de l'avertissement taxé mais augmenté des frais de justice usuellement appliqués

Projet de loi 6399

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

Avis complémentaire du Conseil d'Etat (12 juillet 2013):

2 oppositions formelles:

1. Entrée en vigueur des pertes de points plus sévères

⇒ OPPOSITION FORMELLE: non-respect du principe de la non-rétroactivité de la loi pénale

2. Impossibilité de lever son opposition formelle relative à la consignation dans le chef des contrevenants non-résidents

Projet de loi 6399

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

MERCI!

37

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk P.V. DEVDU 37

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 08 mai 2013

Ordre du jour :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 18 mars et du 10 avril 2013

2. 6477 Projet de loi modifiant
1. la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;
2. l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1er juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière
3. la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement; et
4. la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement
- Rapporteur: Monsieur Marcel Oberweis

- Echange de vues avec des représentants de la Chambre d'agriculture

3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
- Rapporteur: Madame Marie-Josée Frank
- Adoption des propositions d'amendements

4. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West
- Rapporteur: Monsieur Fernand Boden
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

5. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- Rapporteur: Monsieur Ali Kaes
- Présentation du projet de loi
- Examen de l'avis du Conseil d'Etat

6. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Roland Schreiner

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Joé Ducomble, M. Guy Heintz, M. Claude Origer, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Marco Gaasch, M. Pol Gantenbein, M. Aly Leonardy, M. Camille Schroeder**,** de la Chambre d'agriculture

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions du 18 mars et du 10 avril 2013

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6477 Projet de loi modifiant
1. la loi modifiée du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles ;
2. l'ordonnance royale grand-ducale modifiée du 1er juin 1840 concernant l'organisation de la partie forestière ;
3. la loi modifiée du 31 mai 1999 portant institution d'un fonds pour la protection de l'environnement ; et
4. la loi modifiée du 22 mai 2008 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement

Les représentants de la Chambre d'agriculture exposent leurs commentaires vis-à-vis du projet de loi sous rubrique. Pour le détail exhaustif de ces commentaires, il est prié de se référer au document parlementaire 6477[2]. En résumé, il peut être retenu ce qui suit :

- le projet de loi, de même que la législation déjà en vigueur, a un impact important sur le secteur agricole dans son ensemble. En effet, la loi du 19 janvier 2004 concernant la protection de la nature et des ressources naturelles intervient dans l'ensemble des projets et aménagements situés en zone verte. Or, par définition, c'est précisément dans cette zone verte que les agriculteurs exercent la majorité de leurs activités. La Chambre d'agriculture s'est dès lors particulièrement impliquée dans la rédaction de l'avis relatif au projet de loi en question ;

- bien souvent, l'opinion publique perçoit une opposition entre le monde de l'agriculture et les tenants d'une meilleure protection de la nature et le secteur agricole est considéré comme un élément préjudiciable ayant un impact négatif sur la biodiversité. Pourtant, de l'avis de la Chambre professionnelle, le secteur agricole devrait plutôt être considéré comme un allié important pour la préservation de la nature ;

- la pression de l'urbanisation et le développement des infrastructures dans la société luxembourgeoise moderne engendrent une perte importante de terrains réservés à l'agriculture, cette situation étant bien entendu encore exacerbée par la taille réduite du pays. Or, le projet de loi sous rubrique contient plusieurs dispositions qui, en l'état, ne feraient qu'accroître la perte de surfaces agricoles. Les représentants de la Chambre d'agriculture expriment donc leurs vives inquiétudes pour leur futur et estiment qu'il serait de première importance de réserver des terrains agricoles à une production alimentaire de qualité ;

- la carte reprise en page 3 du document parlementaire 6477[2] illustre, de manière non exhaustive et sans considérer les zones faisant partie du plan directeur sectoriel « Paysages », les zones de protection actuellement connues. De l'avis des représentants de la Chambre d'agriculture, cette carte met clairement en évidence la multiplication à outrance des zones de protection de différents types. Or, ils constatent que le projet de loi sous rubrique continue sur cette voie en introduisant des zones protégées agréées et en simplifiant la procédure de désignation des zones protégées d'importance communale. Ils estiment que cette politique a engendré des règles contraignantes allant à l'encontre de la simplification administrative et qu'elle risque de ne pas arriver aux objectifs visés faute d'adhésion des acteurs du terrain. Ils font en outre valoir que les différentes contraintes concernant les pratiques agricoles sur les surfaces situées en zones de protection ne facilitent pas la tâche des exploitants agricoles et que la multiplication des zones de protection risque de mettre en péril le développement structurel des exploitations agricoles en limitant considérablement le choix des sites aptes à la construction de bâtiments agricoles ou en le retardant excessivement par une prolifération de démarches administratives supplémentaires. La Chambre d'agriculture s'exprime donc clairement contre la création de nouvelles zones de protection, surtout si celles-ci font perdre à l'agriculture ses terrains agricoles ; elle estime que la première priorité doit être la mise en œuvre des zones de protection existantes ensemble avec les acteurs du terrain ;

- dans ce même contexte, la Chambre d'agriculture est d'avis que la politique de protection de la nature suit une approche trop restrictive face aux exploitants agricoles et n'implique pas suffisamment les acteurs du terrain. Cela se traduit par un manque d'informations pertinentes permettant à ces acteurs de saisir la finalité des différents types de zones de protection et de s'identifier avec les objectifs environnementaux en s'engageant en faveur de la protection de la nature. Vu la multiplication de zones de protection, l'absence de concertation avec les acteurs du terrain préalablement à la désignation de ces zones et l'approche restrictive adoptée en matière de législation, il est compréhensible qu'actuellement la protection de la nature soit avant tout perçue comme une contrainte par les exploitants agricoles. C'est pour cette raison que la Chambre d'agriculture plaide en faveur d'une démarche de partenariat, démarche qui favorisera inévitablement une meilleure acceptation par les acteurs directement concernés ;

- en ce qui concerne l'implantation de bâtiments agricoles en zone verte, les membres de la chambre professionnelle font savoir que la recherche d'un site approprié devient de plus en plus difficile. En outre, les autorisations requises en vertu de différents textes législatifs ne cessent de se multiplier et engendrent parfois des situations ingérables. Ainsi, la réalisation de projets en zone verte s'en retrouve systématiquement retardée, faute d'accord au niveau du site d'implantation ou bien du fait de l'incompatibilité des

obligations formulées par les responsables des différentes administrations. Les représentants de la Chambre d'agriculture sont d'avis que le projet de loi entraînera de nouvelles contraintes liées aux différentes zones de protection et risquera de freiner à long terme le développement du secteur agricole. Ils plaident en faveur d'une simplification de l'implantation de bâtiments en zone rurale et d'une approche cohérente en matière d'autorisations en zone verte. Ils informent en outre que des discussions, à ce jour non finalisées, ont été menées récemment entre le Ministère du Développement Durable et des Infrastructures, le Ministère de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural et la Chambre d'agriculture au sujet de l'élaboration d'un guide précis en matière d'autorisations en zone verte. Un tel guide faciliterait à la fois la planification du projet par le demandeur et l'évaluation dans le cadre de la procédure d'autorisation du projet par les administrations concernées ;

- la perte de terrains agricoles est, comme déjà évoqué ci-avant, une conséquence directe de la croissance économique et démographique du pays et de l'exiguïté du territoire national. C'est également une conséquence du fait que les terrains agricoles ne disposent actuellement d'aucune protection spécifique contre leur utilisation à d'autres fins. La Chambre d'agriculture estime que cette situation n'est plus tolérable, d'autant que le système de compensation environnementale prévu par le projet de loi sous rubrique risque d'accentuer cette perte ; elle est donc d'avis que des mécanismes de protection des terrains agricoles doivent être mis en place et suggère d'inscrire un certain nombre de mesures supplémentaires allant dans cette direction dans le projet de loi. Ainsi, par exemple, la Chambre d'agriculture estime que le changement d'affectation de terrains agricoles vers des utilisations non agricoles mérite d'être soumis à autorisation et propose de reformuler l'article 14 du texte coordonné de la loi de façon à imposer expressément une autorisation ministérielle à chaque fois qu'un terrain agricole est utilisé à d'autres fins ;

- pour finir, les représentants de la Chambre d'agriculture commentent le système numérique d'évaluation et de compensation que le projet de loi prévoit de mettre en place. S'ils estiment d'emblée que ce système de compensation aura des effets positifs, ils mettent également en avant les retombées négatives qu'il aura pour le secteur agricole. Tout d'abord, ils font valoir que le fait d'imposer systématiquement des compensations pour pratiquement toute autorisation constitue en pratique un doublement des pertes en surface agricole. En effet, la grande majorité des situations demandant compensation constitue déjà une perte de surface agricole. Ainsi, par exemple, chaque fois qu'une route est construite, ce sont des terrains agricoles qui sont utilisés à ces fins et donc perdus pour l'agriculture. Si maintenant la loi sur la protection de la nature impose en plus de façon systématique des compensations, il est évident que ces mesures auront de nouveau un impact sur la surface utilisée par l'agriculture. Une deuxième retombée négative pour la production agricole est l'effet sur les prix des terrains. Déjà maintenant, alors que le système de compensation n'est pas encore en place, certains promoteurs ou certaines communes sont en train d'acheter des terrains à des prix qui ne correspondent plus à la réalité économique agricole. Ce renchérissement des prix se fait au détriment des agriculteurs. Ainsi, les représentants de la Chambre d'agriculture estiment que le système de compensation ne profitera certainement pas aux exploitants agricoles et demandent à ce que ce système soit aménagé de telle sorte qu'il nuise le moins possible au secteur agricole. Dans ce contexte, ils proposent de mettre en œuvre plusieurs aménagements au projet de loi, comme par exemple :
    - réduire le nombre de situations demandant compensation au strict nécessaire ;
    - équilibrer le système des éco-points ;
    - se diriger vers un concept de compensation environnementale globale (p. ex. mesures dans le domaine énergétique ou climatique) ;
    - privilégier des mesures compensatoires sur des terrains non agricoles (p. ex. friches industrielles) ;

- introduire une protection des terrains agricoles.

*

Suite à cet exposé, il est procédé à un échange de vues dont il y a lieu de retenir ce qui suit :

- les responsables gouvernementaux ainsi que les membres de la commission parlementaire saluent la grande qualité de l'avis de la Chambre d'agriculture et déclarent être d'accord avec nombre des revendications qui y sont exprimées ;

- un membre de la commission parlementaire s'interroge sur l'opportunité, à l'instar de l'établissement de plans sectoriels divers, de mettre également sur pied un plan sectoriel agricole dans lequel les meilleures terres agricoles seraient répertoriées et ainsi protégées. Cet exercice permettrait de définir les besoins en terrains agricoles dans le pays et donc de connaître la situation avec exactitude. Les représentants de la chambre professionnelle sont cependant d'avis que cet exercice serait à la fois inefficace et extrêmement compliqué à réaliser dans la pratique, d'autant plus qu'il est impossible de définir avec objectivité ce qu'est un « bon » terrain agricole par opposition à un « mauvais » terrain agricole. La valeur des terrains agricoles pour une exploitation donnée n'est en effet pas seulement fonction de sa valeur agronomique, mais également de la situation de ces terrains dans le parcellaire agricole et de leur accessibilité à partir des bâtiments de ferme. Ainsi, par exemple, la disponibilité suffisante de surfaces fourragères de qualité est d'une importance primordiale pour une exploitation laitière ;

- la proposition de la Chambre d'agriculture relative à la création de zones agricoles protégées rencontre l'approbation des responsables gouvernementaux qui confirment que des discussions sont en cours et qu'un mécanisme de protection pourrait être mis en œuvre au niveau de l'aménagement du territoire au moyen du plan sectoriel « Paysages ». En outre, le Ministère déclare trouver intéressante la proposition de la chambre professionnelle concernant la reformulation de l'article 14 du futur texte coordonné. Les modalités pratiques de la mise en œuvre de cette proposition devront cependant encore être arrêtées ;

- plusieurs intervenants souhaitent recevoir des précisions sur les modalités pratiques du fonctionnement du système numérique d'évaluation et de compensation. Tous sont en effet d'avis que cet outil, qui sera destiné à estimer la valeur écologique d'une zone visée par un projet en vue de définir l'envergure des mesures compensatoires nécessaires, aura des implications importantes, devra être totalement objectif et ne pourra en aucun cas prêter à des divergences d'interprétation. Dans ce contexte, les membres de la commission parlementaire confirment leur décision de ne pas entamer l'instruction du projet de loi sous rubrique avant d'avoir pris connaissance du texte de l'avant-projet de règlement grand-ducal d'exécution, texte qui influencera la teneur même de la loi. Les responsables du Ministère confirment que ledit texte est en cours de finalisation et qu'il sera très prochainement présenté à la Chambre des Députés. Ils expliquent en outre que la mise en place d'un tel système, qui sera à la fois plus flexible et plus simple pour tous les acteurs concernés, s'est révélée nécessaire au regard du grave déficit qui existe à l'heure actuelle suite au manquement récurrent à l'obligation de compensation. Ils précisent également que les mesures de compensation n'auront pas, comme la Chambre d'agriculture l'énonce erronément dans son avis, de caractère systématique ;

- dans ce même contexte et suite à une remarque afférente, les représentants de la Chambre d'agriculture font valoir que les mesures compensatoires intégrées à la production agricole pourraient constituer une sorte de mesures agro-environnementales complémentaires à celles prévues par la PAC. Cette démarche a d'ailleurs fait ses preuves en Allemagne. En pratique, un organisme public ou semi-public garantirait la

réalisation des éco-points, qu'il mettrait en œuvre par des mesures flexibles et volontaires sur base contractuelle avec des exploitants individuels. Ainsi, ces exploitants pourront réaliser des mesures intégrées à leur production compatibles avec leur mode d'exploitation ;

- de l'avis d'un membre de la Commission, l'exposé des représentants de la Chambre d'agriculture est une parfaite illustration du fait que le modèle luxembourgeois de croissance économique arrive à ses limites. Selon lui, le projet de loi sous rubrique devrait être considéré comme une opportunité de finalement réussir à combiner la protection de la nature avec un futur prospère pour le secteur agricole ;

- de l'avis des représentants gouvernementaux, la proposition de la Chambre d'agriculture en matière d'autorisations de construire en zone verte mérite réflexion. Ceux-ci rappellent cependant que le texte du projet de loi prévoit déjà une simplification substantielle des procédures par le biais de la mise en place d'une notice d'impact qui déterminera si un projet est susceptible ou non d'affecter une zone Natura 2000 de manière significative et si par conséquent une évaluation des incidences s'impose (articles 12 et 12*bis* du texte coordonné) ;

- les responsables du Ministère déclarent ne pas rejoindre la proposition de la chambre professionnelle concernant le concept de compensation environnementale globale (p. ex. mesures dans le domaine de l'assainissement énergétique des bâtiments). Ils rappellent en effet qu'un des principaux buts du projet de loi sous rubrique est la préservation de la biodiversité, eu égard aux engagements luxembourgeois aux niveaux européen et international ;

- suite à une question concernant la taille des haies vives, la Chambre d'agriculture se déclare opposée à l'avancement de la période d'interdiction d'une quinzaine de jours, car la période la plus propice à la taille des haies se retrouverait considérablement réduite ;

- la Chambre d'agriculture exprime son désaccord avec le chapitre 9*bis* du projet de loi ayant trait au droit de préemption, dont elle demande la suppression. Elle constate en effet que l'Etat est en train d'introduire, un peu partout dans différentes législations, des droits de préemption. Or, elle est d'avis que les droits de préemption contrecarrent la simplification administrative. Elle se pose en outre la question de l'utilité de ce droit de préemption, car dans les zones protégées d'intérêt national ou d'importance communale, l'Etat et les communes peuvent déjà grever les terrains de servitudes et de charges en vue d'assurer la protection de la nature ;

- suite à une question afférente, la Chambre d'agriculture explique pour quelles raisons elle est d'avis que le texte du projet de loi devrait prévoir la possibilité de déroger, dans certains cas, à l'interdiction d'utilisation d'herbicides sur les surfaces publiques, interdiction formulée à l'article 8*bis* du projet de loi. En effet, si la généralisation de l'interdiction peut être justifiée d'un point de vue écologique, il faut savoir qu'elle impliquera un surplus de travail assez considérable en cas de recours à des techniques de lutte mécaniques et thermiques, sans pouvoir pour autant garantir une propreté parfaite. En plus, l'interdiction absolue de traitements herbicides nécessite, de l'avis des représentants de la chambre professionnelle, une analyse approfondie de la prolifération de certains adventices qui, par leur robustesse et leur potentiel de reproduction, envahissent les bords des routes, les prairies et les pâtures sur l'entièreté du territoire luxembourgeois. Pour certaines de ces mauvaises herbes, les expériences acquises dans les pays voisins indiquent qu'en cas d'infestation massive, seule une stratégie intégrant des traitements phytopharmaceutiques permet de les repousser efficacement.

*

Après un bref échange de vues, il est décidé de requérir l'accord de la Conférence des Présidents afin que la Commission du Développement durable puisse également s'entretenir avec des représentants du Mouvement écologique et de *natur&ëmwelt* au sujet du projet de loi sous rubrique. Pour rappel, une entrevue avec des représentants du SYVICOL a d'ores et déjà été convoquée et aura lieu en date du 15 mai prochain.

3. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Les membres de la commission parlementaire adoptent les amendements discutés lors de la réunion du 10 avril dernier et qui sont repris en annexe du présent procès-verbal. Ces amendements seront envoyés au Conseil d'Etat dans les meilleurs délais.

4. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West

Ce point n'a pas été abordé.

5. 6493 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Ce point n'a pas été abordé.

6. Divers

Il s'avère que l'amendement relatif au projet de loi concernant l'aménagement du territoire, amendement qui a été soumis au Conseil d'Etat en date du 2 mai dernier, est incomplet et devra être légèrement modifié. La Commission du Développement durable décide donc de réserver la teneur suivante à l'article 19 du projet de loi n°6124 :

Art. 19.
(1) Les plans d'occupation du sol déclarés obligatoires modifient de plein droit les plans et projets d'aménagement général et les plans et projets d'aménagement particulier des communes.
(2) Le plan directeur sectoriel contient des prescriptions ainsi que des recommandations.
(3) Les prescriptions sont des dispositions obligatoires. Les communes sont obligées de s'y conformer au niveau de leurs plan d'aménagement général et plans d'aménagement particulier.
(4) Les recommandations sont des dispositions que les communes doivent prendre en considération lors de l'élaboration ou de la modification de leur plan d'aménagement général et de leurs plans d'aménagement particulier, tout en ayant la faculté de s'en écarter de manière motivée.

(5) Si un plan ou projet de plan d'aménagement général ou un plan ou projet de plan d'aménagement particulier d'une commune s'avère incompatible avec les prescriptions d'un plan directeur sectoriel, la commune est tenue d'adapter le plan ou projet de plan d'aménagement général ou particulier à ces dispositions dans le délai prévu à cet effet par l'article 9, paragraphe 2 de la loi modifiée du 19 juillet 2004 concernant l'aménagement communal et le développement urbain.
(6) A défaut pour les communes de se conformer au délai imparti par le paragraphe précédent, les prescriptions du plan directeur sectoriel modifient de plein droit le plan ou projet de plan d'aménagement général et les plans ou projets de plans d'aménagement particulier dans la mesure où ces derniers sont incompatibles avec ces prescriptions.
(7) A partir du jour où le projet d'un plan directeur sectoriel est déposé à la maison communale, conformément à l'article 9, tout changement de destination du sol, tout morcellement des terrains, toute construction ou réparation confortatives, ainsi que tous les travaux généralement quelconques sont interdits, en tant que ces changements, morcellements, réparations ou travaux seraient contraires aux prescriptions du plan ou projet de plan. Cette interdiction est levée si le plan n'est pas déclaré obligatoire dans les cinq années à partir du dépôt susmentionné. Les servitudes frappent les propriétés sans conférer de droit à indemnité.
Aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions du plan ou projet de plan.
(8) Par dérogation aux paragraphes (5) et (7) alinéa 1er, au cas où le vote du conseil communal sur le projet d'aménagement général, tel que prévu à l'article 10 de la loi précitée du 19 juillet 2004, intervient avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel, la commune peut achever sa procédure d'adoption du plan d'aménagement général. Dans ce cas, la commune doit procéder à une mise en conformité par révision, telle que prévue par l'article 8 de la loi précitée du 19 juillet 2004. Cette révision doit intervenir dans les deux années à partir de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel.

En effet, la dérogation vise uniquement le délai supplémentaire accordé à la commune pour permettre à cette dernière de faire aboutir la modification entamée de son plan d'aménagement général. Le texte énonce un point de départ précis d'application de cette disposition, à savoir dans les deux années à partir de l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel. Le paragraphe (8) poursuit le but de ne pas mettre en échec les projets de plans d'aménagement général dont la procédure serait entamée avant l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal déclarant obligatoire le plan directeur sectoriel, afin d'éviter que la commune ne soit pas obligée de recommencer l'intégralité de la procédure pour tenir compte de la nouvelle donne de l'aménagement du territoire. Par contre, tous les autres effets, notamment celui qu'aucune autorisation de construire ne peut être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions du plan ou projet de plan, restent applicables. L'effet de *standstill* reste en tout état de cause d'application. Pour la clarté du texte, il est donc précisé qu'il s'agit de la dérogation au paragraphe (7), alinéa 1er. Un tel rajout évitera toute interprétation mettant en cause le principe qu'aucune autorisation de construire ne puisse être délivrée si elle n'est pas conforme aux prescriptions du plan ou projet de plan.

Pour le reste, le projet de loi demeure strictement identique à la version datée du 2 mai dernier.

Luxembourg, le 21 mai 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

Amendements au projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

***Amendement 1* concernant le paragraphe (2) de l'article 2 (ancien II)**

Le paragraphe (2) de l'article 2 est modifié comme suit :

« (2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante :
« Dans les mêmes conditions, le ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué~~ peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle**

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. » »

Motivation de l'amendement 1 :

La Commission du Développement durable propose de reprendre la proposition de la Chambre des salariés afin de rendre les dispositions du paragraphe 2 plus générales pour tenir compte notamment du cas de parents divorcés. L'amendement proposé dans ces conditions, s'inspire des dispositions inscrites à l'article 93 du Code de la sécurité sociale.

***Amendement 2* concernant le paragraphe (3) de l'article 2 (ancien II)**

Le paragraphe (3) de l'article 2 est modifié comme suit :

« (3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est **remplacé** ~~complété in fine~~ par **le libellé** ~~la phrase~~ suivant~~e~~ :
« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers **ou** aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. **Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal**. » »

Motivation de l'amendement 2 :

Le Conseil d'Etat propose de ne pas faire référence à un règlement grand-ducal qui fixerait les conditions d'utilisation des plaques rouges, mais de compléter la phrase formant l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 par le texte suivant :

« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers, aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation sont délivrés et retirés par le ministre. »

La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat, tout en complétant le libellé, afin de créer la base légale pour la fixation, par règlement grand-ducal, des conditions de délivrance, d'utilisation et de retrait des plaques rouges.

Amendements 3a, 3b, 3c, 3d concernant l'article 3 (ancien III)

L'article 3 est modifié comme suit :

Art. 3.- ~~Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la même loi est remplacé par le libellé suivant:~~

~~„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:~~

(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1) l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution : 6 points
2) le fait de commettre comme conducteur, ~~ou~~ propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12 : 6 points
3) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis : 6 points
4) les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution : 4 points
5) - la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,
   - le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable : 4 points
6) la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte : 4 points
7) le délit de fuite : 4 points
8) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers : 4 points

9) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum : ~~4~~ **3** points

10) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré : ~~4~~ **3** points

11) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré
pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré : 2 points

12) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie
pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré : 2 points

13) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant : 2 points

14) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés : 2 points

15) l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale : 2 points

16) l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité : 2 points

17) l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit : 2 points

18) l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs : 2 points

19) l'inobservation d'un signal C, 1a : 2 points

20) l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération : 2 points

21) la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable : 2 points

22) le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale~~, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation : 2 points

23) le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de

transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué : 2 points

24) le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué : 2 points

25) - l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection
- le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement
- l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication : 1 point »

(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant :

« Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.

Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions. »

(3) Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1erjanvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.

Motivation des amendements 3a, 3b, 3c et 3d :

Amendement 3a portant sur le paragraphe (1) :

Le Conseil d'Etat recommande vivement de maintenir un système de retrait des points où toute condamnation pour un délit routier entraîne la perte de 4 points, les contraventions graves continuant par ailleurs à être sanctionnées par la perte de 2 points.

Afin de respecter la logique dont fait état le Conseil d'Etat, la commission parlementaire propose d'amender l'article 3 afin de prévoir les réductions de points suivantes:

- Contravention : 0 ou 1 point

- Contravention grave : 0, 2 ou 3 points
- Délit : 0, 4 ou 6 points.

Cette modification entraîne une réorganisation des rubriques du tableau de l'article III.
La rubrique 4 devient la rubrique 9.
La rubrique 5 devient la rubrique 4.
La rubrique 6 devient la rubrique 5.
La rubrique 7 devient la rubrique 6.
La rubrique 8 devient la rubrique 7.
La rubrique 9 devient la rubrique 8.

Amendement 3b portant sur les points 2), 10), 11) et 12) du paragraphe (1) :

Le Conseil d'Etat recommande en relation avec le libellé des rubriques 2, 10, 11 et 12 d'écrire, à l'instar du texte retenu par ailleurs, « propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal » pour rester en phase avec la rédaction de l'article 12.

La commission parlementaire décide de suivre, en partie, cette recommandation en ajoutant à la rubrique 2 le terme « détenteur ou gardien », aux rubriques 10, 11 et 12 celui de « gardien ». Le terme de « détenteur ou gardien…d'un animal » n'est pas retenu puisqu'un cavalier, par exemple, n'a pas besoin de permis de conduire pour circuler sur la voie publique et ne peut donc pas perdre de point(s) en cas d'infraction. Le texte du Conseil d'Etat n'étant pas suivi entièrement, cette modification constitue un amendement.

Amendement 3c portant sur un paragraphe (2) nouveau:

La commission parlementaire propose encore d'amender l'article 3 afin de réduire le délai de récupération pour obtenir la reconstitution totale du capital de points. Actuellement, ce délai est de trois ans sans infraction. Alors que le système français du permis à points est généralement plus sévère que le système luxembourgeois actuellement applicable, le Code de la Route français prévoit une modulation du délai légal en fonction de la gravité de l'infraction commise allant de 3 ans à 6 mois.

Dans ces conditions, il est proposé de réduire le délai actuel de 3 à 2 ans, tout en prévoyant qu'en présence d'une infraction donnant lieu à la perte d'au moins 3 points, le titulaire du permis de conduire qui n'a pas commis, dans cet intervalle, une nouvelle infraction ayant donné lieu à un nouveau retrait de points, récupérera les points perdus au terme du délai de 3 ans à compter de la condamnation définitive voire du paiement de l'avertissement taxé.

Amendement 3d portant sur un paragraphe (3) nouveau:

Le paragraphe (3) nouveau fixe la date d'entrée en vigueur des mesures prévues aux paragraphes (1) et (2). Il précise ainsi que la mesure plus favorable décrite ci-dessus serait applicable aux infractions commises après l'entrée en vigueur des dispositions du présent article ainsi qu'aux infractions plus anciennes qui n'ont pas encore abouti à une condamnation définitive ou du paiement de l'avertissement taxé. Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1er janvier 2014.

***Amendement 4* concernant l'article 6 (ancien VI)**

L'article 6 est complété par le nouveau paragraphe 1er suivant :

« (1) Le premier alinéa du paragraphe 1er est complété in fine par le libellé suivant : « Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.» »

Motivation de l'amendement 4:

Cet amendement est proposé afin de donner suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 (cf. article 5 du présent projet de loi) à l'article 4bis.
Suite à cet ajout, les paragraphes subséquents sont renumérotés

***Amendement 5* concernant l'article 7 (ancien VIII)**

Le dernier tiret de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955, modifié par l'article 7 du présent projet de loi, est modifié comme suit :

« - défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale~~, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises ~~qui règlent la circulation~~ pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b). »

Motivation de l'amendement 5:

En raison de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la référence aux candidats de la police est supprimée. La commission parlementaire décide de reprendre, en partie, la proposition de texte du Conseil d'Etat

***Amendement 6* concernant l'article 9 (ancien X)**

L'article 9 aura la teneur suivante :

« Article 9

L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 12.**

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré
– pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
– pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
– pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
– pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
– pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
– pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
– pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
– pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
– pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
– pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du

présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25

MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants :

i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10 ;
ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels ;
iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée
   - reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
   - est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
   - est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point **3** du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1e, ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal. » »

Motivation de l'amendement 6:

Comme le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à revoir le libellé de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 afin de le redresser sur le plan rédactionnel dans le sens de ses observations et d'en assurer ainsi la cohérence formelle, la commission parlementaire propose de réécrire entièrement l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 à l'article 10 (ancien), article 9 nouveau.

Amendements 7a, 7b et 7c concernant l'article 10 (ancien XI)

L'article 10 est modifié comme suit :

Article 10

L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »

(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant :
« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle**. »

(3) Le paragraphe 2bis.est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation

réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. »

Motivation des amendements 7a, 7b et 7c:

Amendement 7a portant sur le paragraphe (1) de l'article 10 nouveau:

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (1) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Les paragraphes subséquents sont renumérotés en conséquence.

Amendement 7b portant sur le paragraphe (2) de l'article 10 nouveau:

Lors de l'examen de l'article II (article 2) du projet de loi, le Conseil d'Etat a fait part de ses doutes quant à l'opportunité de limiter les hypothèses dans lesquelles l'autorité administrative voire le juge judiciaire peut restreindre le droit de conduire. Il a également à ce moment signalé son doute quant à la conformité de la démarche aux exigences de la directive 2006/126/CE. Dans ces conditions, il a demandé de faire abstraction du paragraphe 1er (paragraphe 2 nouveau) de l'article sous examen.

La commission parlementaire propose l'amendement ci-dessus en concordance avec ses remarques formulées à l'égard de l'article 2 (amendement 1).

Amendement 7c portant sur un nouveau paragraphe (5) de l'article 10 nouveau:

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (5) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Amendement 8 concernant l'article 12 (ancien XIII)

L'article 12 est modifié comme suit :

Article 12

~~La première phrase de l'alinéa 1er~~ Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé~~e~~ par le texte suivant :

« **Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. **Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le maximum de l'amende, fixé à l'article 7. Ce même règlement fixe le montant des frais de justice qui peuvent s'ajouter éventuellement à la consignation.**»

Motivation de l'amendement 8 :

Au regard des problèmes de conformité susmentionnés par rapport aux exigences du droit européen, le Conseil d'Etat a réservé la question de la dispense du second vote constitutionnel en attendant qu'il soit saisi d'une nouvelle mouture de texte.

L'amendement soumis a pour objectif de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et d'amender l'article 13 (ancien), article 12 nouveau en complétant le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 févier 1955.

*

Remarque supplémentaire :

En fin d'examen des modifications qu'il est prévu d'apporter à l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 et au régime légal du permis à points (article 3 du projet de loi), le Conseil d'Etat a, dans son avis, attiré l'attention de la Chambre des Députés sur l'arrêt prononcé le 6 octobre 2011 par la Cour européenne des droits de l'Homme (affaire *Wagner c/ Luxembourg*). Dans cet arrêt, la Cour a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, empêchant ainsi le propriétaire d'un véhicule, dont la responsabilité pénale se trouvait engagée au titre d'une ordonnance pénale suite à une surcharge de ce véhicule, de pouvoir contester les faits et de se défendre contre le retrait de points. Le Conseil d'Etat aurait souhaité savoir comment il sera dorénavant fait droit aux exigences de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. En effet, pour autant que nécessaire, la modification projetée de l'article 2*bis* de la loi de 1955 pourrait fournir le cadre pour cette éventuelle mise en conformité.

La commission parlementaire a été informée par les représentants du ministère que l'affaire évoquée concerne un employeur ayant perdu des points sur son propre permis de conduire suite à une infraction (surcharge d'un véhicule lui appartenant) commise par l'un de ses employés. La Cour européenne des droits de l'Homme a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, cette absence ayant empêché l'employeur d'organiser utilement sa défense.

Il s'avère que, dès le dépôt de la plainte de l'employeur dont question ci-dessus auprès de la Cour européenne des droits de l'Homme, le Parquet a adapté le contenu des courriers adressés aux personnes concernées, de sorte que le premier courrier envoyé en début de procédure (citation ou ordonnance pénale) les informe désormais du risque de la perte de points en cas de condamnation définitive.

33

Session ordinaire 2012-2013

CG/pk P.V. DEVDU 33

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 avril 2013

Ordre du jour :

1. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
   - Rapporteur: Madame Marie-Josée Frank
   - Continuation de l'examen des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

2. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West
   - Rapporteur: Monsieur Fernand Boden
   - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat

3. Examen des documents européens suivants:

   COM(2013) 102: Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant les directives 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE du Conseil et la directive 2004/37/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les aligner sur le règlement (CE) n°1272/2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges

   Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 27 février 2013 et prendra fin le 24 avril 2013.

   COM (2013) 111: RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du règlement (CE) n°166/2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et des transferts de polluants (PRTR européen)

   COM(2013) 121: COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur l'utilisation des ressources financières destinées au déclassement des installations nucléaires, et à la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs

   COM(2013) 123: LIVRE VERT sur une stratégie européenne en matière de déchets plastiques dans l'environnement

4. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Roland Schreiner

M. Claude Franck, M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Caroline Guezennec, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. François Bausch, Mme Anne Brasseur, M. Georges Engel, Mme Josée Lorsché, M. Gilles Roth, M. Ben Scheuer, M. Serge Urbany

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Avant de poursuivre l'examen des articles, les membres de la Commission reviennent à différents points restés en suspens à la suite de la réunion du 18 mars 2013. Il s'agit notamment des points suivants :

Durée réelle de récupération d'un permis (suite à un retrait immédiat) :

Le Ministre s'était engagé à vérifier les modalités exactes de la procédure de récupération d'un permis retiré.

La représentante du Ministère présente le déroulement de cette procédure :
Au constat de l'infraction, la Police dresse un procès-verbal, retire le permis et transmet le dossier au parquet. Au cas où le substitut décide de ne pas transmettre le dossier à un juge d'instruction, le service compétent du parquet renvoie le permis, par lettre simple, à son propriétaire.

La loi a fixé la durée de cette procédure à 8 jours ouvrables.

Les membres de la Commission espèrent que cette durée est respectée dans la pratique.

Amendement 1 (portant sur le paragraphe (2) de l'article 2) :

La Commission avait décidé d'amender le paragraphe 2 de l'article 2, mais le Ministère avait été chargé de vérifier si l'expression « communauté domestique » utilisée au point b) était adéquate.

Les représentants du Ministère informent les membres de la Commission qu'il serait plus approprié de compléter le texte amendé en y ajoutant les termes « son enfant ou » devant les termes « l'enfant qui vit en communauté domestique ».

L'article 2 aura dès lors la teneur suivante (comporte les **amendements 1 et 2**) :

Art. 2. – L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant :
« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », ~~ou son délégué~~ délivre les permis de conduire civils ; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé : »

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante :
« Dans les mêmes conditions, le ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué~~ peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle**

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. » »

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est **remplacé** ~~complété in fine~~ par **le libellé** ~~la phrase~~ suivant~~e~~ :
« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers **ou** aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. **Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal**. »

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme « taxe sur les véhicules automoteurs » est remplacé par « taxe sur les véhicules routiers ».

Examen des articles :

Article 3

Le présent article a comme objet de modifier le paragraphe 2 de l'article 2bis, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du

permis à points. Il est proposé d'adapter le barème des infractions en augmentant le nombre de points à retirer pour les infractions ayant un grand impact sur la sécurité routière, d'une part, et de le compléter par des nouvelles infractions dont les effets négatifs sur la conduite en toute sécurité ne restent plus à démontrer, d'autre part.

Le barème est par ailleurs complété par quatre nouvelles infractions.

Remarques générales du Conseil d'Etat :

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi projettent de modifier le tableau des infractions routières qui, selon le dispositif légal en place, sont susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points retirés en cas d'ivresse ou d'influence d'alcool, voire de consommation de drogues ou de prise excessive de médicaments, en cas de délit de grande vitesse, ainsi qu'en l'absence de port de la ceinture ou du casque de protection.

Alors qu'il s'agit de la première modification en substance de la législation sur le permis à points après les adaptations ponctuelles introduites par la loi du 18 septembre 2007, le Conseil d'Etat indique qu'il aurait été intéressant de connaître le bilan de ce nouveau régime de sanction visant en particulier les conducteurs multirécidivistes.

En l'absence d'un argumentaire plus étoffé, étayé par une analyse plus poussée des données chiffrées sur l'application du système indigène du permis à points, le Conseil d'Etat ne se voit pas en mesure d'apprécier le bien-fondé de la démarche lui soumise.

Il rappelle que le système en place répond à une logique conceptuelle claire et cohérente. Actuellement, une seule infraction, l'homicide involontaire commis en matière de circulation routière, est sanctionnée par un retrait de 6 points. Les condamnations pour les autres délits en matière de circulation emportent un retrait de 4 points. Les contraventions graves retenues dans une décision judiciaire ou ayant fait l'objet d'un avertissement taxé font perdre 2 points. Enfin, le défaut de porter la ceinture de sécurité ou le casque de protection se solde par la perte d'un point.

Selon le Conseil d'Etat, il est à craindre que l'approche préconisée par les auteurs du projet de loi ne rompe avec ce concept et ne détruise pour partie la logique inhérente au régime légal actuel, sans que les auteurs livrent pour autant les motifs justifiant leur démarche et sans que les modifications laissent transpercer ne nouvelle logique compréhensible pour l'usager de la route.

Le Conseil d'Etat croit pouvoir interpréter les modifications projetées comme une tentative de renforcer le caractère dissuasif du permis à points notamment en relation avec des infractions caractérisées soit par leur intervention fréquente, soit par la gravité de leurs conséquences relevées par l'accidentologie. Or, il rappelle que c'est moins le caractère de la peine susceptible d'être encourue que le risque d'être trouvé en faute qui exerce l'effet dissuasif recherché. Aussi l'intensification des contrôles routiers sous forme d'une présence spatiale et temporelle ciblée des unités de la police de la route devrait-elle avoir la priorité dans la lutte contre l'insécurité routière.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat déplore ne pas disposer des données statistiques utiles pour pouvoir évaluer le taux des hypothèses faisant perdre des points pour deux ou plusieurs infractions constatées en une seule fois. En effet, les dispositions de l'alinéa 5 du paragraphe 1er de l'article 2*bis* de la loi de 1955 limitent à respectivement 6 et 8 le nombre de points qu'un contrevenant peut perdre en une seule fois.

Dans les conditions données, le Conseil d'Etat recommande vivement de maintenir un système de retrait des points où toute condamnation pour un délit routier entraîne la perte de 4 points, les contraventions graves continuant par ailleurs à être sanctionnées par la perte de 2 points.

Afin de respecter la logique dont fait état le Conseil d'Etat, la commission parlementaire propose d'amender l'article 3 afin de prévoir les réductions de points suivantes (**amendement 3a**):

- Contravention : 0 ou 1 point
- Contravention grave : 0, 2 ou 3 points
- Délit : 0, 4 ou 6 points.

Cette modification entraîne une réorganisation des rubriques du tableau de l'article III.
La rubrique 4 devient la rubrique 9.
La rubrique 5 devient la rubrique 4.
La rubrique 6 devient la rubrique 5.
La rubrique 7 devient la rubrique 6.
La rubrique 8 devient la rubrique 7.
La rubrique 9 devient la rubrique 8.

Ces nouvelles réductions de points entreront en vigueur au 1er janvier 2014. Il est précisé au paragraphe (3) du présent article que ces dispositions n'auront d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1er janvier 2014. (voir amendement 3d ci-dessous).

Examen des rubriques du tableau de l'article 3:

Selon le Conseil d'Etat, les auteurs manquent, en outre, d'expliquer pourquoi ils entendent affecter d'une perte de 4 points la contravention grave inscrite à la rubrique 4 (rubrique 9 dans la proposition amendée) du nouveau tableau. Ou bien, le fait de rouler à une vitesse de plus de 50% supérieure aux limites réglementaires applicables est considéré comme délit, et alors la perte de 4 points répond à la logique retenue par ailleurs en la matière. Ou bien, cette infraction est considérée comme contravention grave, conformément à la proposition de modification afférente de l'article 7 de la loi de 1955 (cf. article VIII du projet de loi), et alors le nombre de points à retirer devrait en toute conséquence se limiter à 2.

Comme indiqué plus haut, la concordance du système pénal applicable en matière de circulation routière exige que le niveau des peines pénales et le nombre de points perdus restent en phase et s'appliquent de façon cohérente à l'ensemble des délits et des contraventions graves.

Le Conseil d'Etat constate que les rubriques 10, 11 et 12 ayant trait à des contraventions en matière d'alcool au volant innovent par rapport aux dispositions actuelles. En effet, le tableau en vigueur distingue en ses rubriques 8 et 9 les infractions déterminées à l'article 12 de la loi de 1955 ayant trait à la lutte contre l'alcool au volant. Les délits sont sanctionnés par une perte de 4 points et les contraventions graves par une perte de 2 points.

Le projet de loi entend ne rien changer au libellé de la rubrique 8 relative aux délits et reprise comme rubrique 2 au nouveau tableau, mais de l'assortir d'une perte de 6 points. Le Conseil d'Etat rappelle ses critiques quant au changement projeté de la pondération en question.

Quant aux contraventions graves, le libellé de la rubrique 9 du tableau actuel est modifié, de toute apparence, pour tenir compte des changements que la loi du 18 septembre 2007 a apportés à l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955. Les infractions prévues aux points 4, 5 et 6 de ce paragraphe sont qualifiées de contraventions graves. C'est dire que constituent des contraventions graves les alcoolémies d'au moins 0,5 g et inférieures à 1,2 g ainsi que, si ce taux n'est pas atteint, la présence de signes manifestes d'influence d'alcool. Il en est de même des personnes mentionnées au point 6 si l'alcoolémie constatée atteint 0,2 g.

De l'avis du Conseil d'Etat, il y a lieu de ne pas non plus rompre avec la logique du tableau actuel dans le contexte sous examen et de fixer de façon générale à 2 le nombre de points perdus intervenant en relation avec des contraventions graves.

En tout état de cause, le Conseil d'Etat marque ses plus vives réticences face à l'intention de retenir un retrait de 4 points pour certaines contraventions graves. Si une infraction, qualifiée de contravention grave ou de contravention, mérite pour des considérations de lutte contre l'insécurité routière le retrait d'un nombre plus important de points, il ne sera que logique d'en changer la qualification en vue d'en faire un délit et d'en adapter en conséquence les peines pénales.

Le Conseil d'Etat recommande encore en relation avec le libellé des rubriques 2, 10, 11 et 12 d'écrire, à l'instar du texte retenu par ailleurs, « propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal » pour rester en phase avec la rédaction de l'article 12.

La Commission décide de suivre, en partie, cette recommandation en ajoutant à la rubrique 2 le terme « détenteur ou gardien », aux rubriques 10, 11 et 12 celui de « gardien ». Le terme de « détenteur ou gardien…d'un animal » n'est pas retenu puisqu'un cavalier, par exemple, n'a pas besoin de permis de conduire pour circuler sur la voie publique et ne peut donc pas perdre de point(s) en cas d'infraction. Le texte du Conseil d'Etat n'étant pas suivi entièrement, cette modification constitue un amendement (**amendement 3b**)

Le rapporteur est prié de compléter son rapport par les définitions du détenteur et du gardien d'un véhicule :

Détenteur du véhicule
Selon l'article 2 du Code de la Route (arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques), le détenteur d'un véhicule routier est défini 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.»*

Gardien du véhicule
Personne ayant le pouvoir de fait sur le véhicule c.à.d. personne qui exerce le pouvoir de contrôle et de direction sur le véhicule utilisé pour commettre l'infraction.

Selon le Conseil d'Etat, le libellé des trois rubriques 10, 11 et 12 pourrait être simplifié en remplaçant le texte en question par le libellé suivant:
« ..) Le fait de commettre comme conducteur ou comme propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal l'une des contraventions graves prévues à l'article 12 ……... 2 points »

La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat alors que le nombre de points à retirer varie entre 3 et 2 points en fonction de la gravité de la contravention grave.

Dans la mesure où le Conseil d'Etat est suivi quant à ses observations à l'endroit de la rubrique 4 du tableau, il n'est pas nécessaire de changer le libellé de la rubrique 10 du tableau. Pour rester dans la « logique » du Conseil d'Etat et ne pas sanctionner par un retrait de 4 points une infraction autre qu'un délit, le nombre de points à retirer pour les contraventions graves prévues aux rubriques 4 et 10 (9 et 10 dans la proposition amendée) est fixé à 3 points.

Le Conseil d'Etat constate que l'exposé des motifs et le commentaire des articles III et VIII restent muets sur les raisons qui justifieraient de faire des infractions reprises aux rubriques 19 et 20 du nouveau tableau des infractions routières censées faire perdre des points. Ni quant à l'inobservation du signal C,1a, ni quant à l'inobservation de respecter un intervalle minimal par rapport au conducteur devançant, le Conseil d'Etat n'est à même d'apprécier le bien-fondé de qualifier désormais ces infractions de contraventions graves. Il reste réservé quant à l'opportunité d'allonger le relevé des infractions donnant lieu à une perte de points, s'il n'est pas établi que les infractions considérées interviennent plus que proportionnellement dans la genèse des accidents de la route, ou sont responsables d'accidents graves. Il donne encore à considérer que, dans le premier des cas, ce seront de toute vraisemblance en particulier les cyclistes qui contreviennent à l'interdiction d'accès signifiée pour le signal C, 1a. En ce qui concerne le deuxième cas, il hésite à suivre les auteurs du projet de loi alors qu'il craint qu'en pratique il ne soit extrêmement difficile pour les instances chargées du contrôle routier ainsi que pour les autorités judiciaires de relever l'infraction, voire de condamner l'auteur. Il estime encore qu'il faudra désigner comme seul responsable de la non-observation de l'intervalle le conducteur qui suit, alors que le libellé proposé conduit à incriminer tant le conducteur qui devance que celui qui suit. Le terme «inter véhiculaire» est inconnu des dictionnaires. Enfin, le texte ne permet pas de dire s'il s'agit de la distance latérale entre deux véhicules ou de celle entre deux véhicules qui se suivent.

Quant à la rubrique 19, les représentants du ministère expliquent que la Police grand-ducale avait proposé le retrait de 2 points sur cette infraction vu sa gravité en cas de non-respect, mais également pour des raisons de cohérence. En effet, à part les infractions sur le stationnement, la grande majorité des infractions concernant le non-respect de signaux est sanctionné par une amende de 74 euros. Les quelques articles sanctionnés par une amende de 145 euros engendrent également un retrait de 2 points, sauf l'inobservation du signal « accès interdit ».

En ce qui concerne la rubrique 20, les représentants du ministère indiquent qu'en l'absence d'un appareil permettant de constater l'inobservation de la distance de sécurité, la Police grand-ducale partage l'avis du Conseil d'Etat et qu'elle n'est donc pas demanderesse de cette modification législative à l'heure actuelle tout en sachant qu'il existe bel et bien sur le marché des appareils permettant le constat de telles infractions. Le Ministre explique cependant qu'au cours de différentes entrevues entre son ministère et les représentants de plusieurs associations (sécurité routière, victimes de la route), ces derniers ont insisté sur l'utilité de l'introduction de cette infraction parmi celles donnant lieu à une réduction de points. Une telle mesure est d'ailleurs déjà d'application en France et en Allemagne. Il est encore rappelé que l'infraction en tant que telle apparaît déjà dans la version actuelle du Code de la route.

Même si le terme « intervéhiculaire » est inconnu des dictionnaires, les membres de la commission parlementaire le jugent tout à fait compréhensible.

Faute d'argumentaire dans l'exposé des motifs et le commentaire des articles, le Conseil d'Etat omet de se prononcer sur la nouvelle qualification comme contravention grave du défaut de porter la ceinture de sécurité ou le casque de protection (rubrique 24).

La rubrique 25 est elle aussi nouvellement introduite dans le tableau des infractions susceptibles de donner lieu à un retrait de points. Ici encore, le Conseil d'Etat aurait souhaité une motivation un peu plus explicite quant au bien-fondé de la démarche proposée par les auteurs. Il se demande pourquoi les auteurs ont opté pour intégrer le libellé de trois infractions certes voisines, mais néanmoins différentes sous une même rubrique, contrairement à l'approche des autres infractions reprises dans le tableau. Il recommande enfin de limiter le libellé figurant *in fine* du troisième tiret au texte suivant: «… pendant la communication».

Les représentants du ministère indiquent que, selon la Police grand-ducale, la croissance exponentielle et généralisée de l'utilisation des téléphones mobiles au volant engendre une distraction du conducteur entraînant une augmentation incontestable du risque d'accident. Le fait de décerner un avertissement taxé de 74 euros à lui seul n'entraîne pas l'effet dissuasif souhaité de sorte que le retrait complémentaire d'un point constitue certainement un effet dissuasif supplémentaire. Le regroupement de trois infractions au sein d'une seule rubrique a eu lieu sur recommandation du parquet. Ces infractions figurent déjà en tant que telles dans le catalogue des avertissements taxés.

Il est encore précisé qu'en France, l'usage de distracteurs est désormais plus sévèrement réprimé. En effet, l'utilisation du téléphone portable est considérée comme étant la quatrième cause d'accident mortel après la vitesse excessive, la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants et le non-respect des règles de priorité. Par conséquent le décret du 5 janvier 2012 a marqué un renforcement des sanctions en cas d'infractions routières concernant entre autres l'usage d'un téléphone tenu à la main (L'amende passe de 35 à 135 euros et le retrait de deux à trois points sur le permis de conduire). Cette initiative des homologues français est l'une des raisons parmi d'autres pour lesquelles la Police grand-ducale a soutenu le Ministère dans ces démarches.

Au vu de ces arguments, la commission parlementaire décide de maintenir le texte de la rubrique 25 dans sa version initiale.

Finalement, la commission parlementaire propose encore d'amender l'article 3 afin de réduire le délai de récupération pour obtenir la reconstitution totale du capital de points (**amendement 3c**). Actuellement, ce délai est de trois ans sans infraction. Alors que le système français du permis à points est généralement plus sévère que le système luxembourgeois actuellement applicable, le Code de la Route français prévoit une modulation du délai légal en fonction de la gravité de l'infraction commise allant de 3 ans à 6 mois.

Dans ces conditions, il est proposé de réduire le délai actuel de 3 à 2 ans, tout en prévoyant qu'en présence d'une infraction donnant lieu à la perte d'au moins 3 points, le titulaire du permis de conduire qui n'a pas commis, dans cet intervalle, une nouvelle infraction ayant donné lieu à un nouveau retrait de points, récupérera les points perdus au terme du délai de 3 ans à compter de la condamnation définitive voire du paiement de l'avertissement taxé.

Cette mesure plus favorable serait applicable aux infractions commises après l'entrée en vigueur des dispositions du présent article, ainsi qu'aux infractions plus anciennes qui n'ont pas encore abouti à une condamnation définitive ou du paiement de l'avertissement taxé.

Le paragraphe (3) nouveau fixe la date d'entrée en vigueur des mesures prévues aux paragraphes (1) et (2) de l'article 3. (**amendement 3d**)

Au vu de ces 4 amendements, l'article 3 prendrait la teneur suivante :

Art. 3.- ~~*Le premier alinéa du paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant*~~

~~*„Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:*~~

(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1) *l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution : 6 points*
2) *le fait de commettre comme conducteur, ~~ou~~ propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12 : 6 points*
3) *le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis : 6 points*
4) *les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution : 4 points*
5) *- la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,*
   - *le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable : 4 points*
6) *la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte : 4 points*
7) *le délit de fuite : 4 points*
8) *la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers : 4 points*
9) *le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum : ~~4~~ **3** points*
10) *la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré : ~~4~~ **3** points*
11) *la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré*
    pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré : 2 points
12) *la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de*

l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie

pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré : 2 points

13) *le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant : 2 points*
14) *la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés : 2 points*
15) *l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale : 2 points*
16) *l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité : 2 points*
17) *l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit : 2 points*
18) *l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs : 2 points*
19) *l'inobservation d'un signal C, 1a : 2 points*
20) *l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération : 2 points*
21) *la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable : 2 points*
22) *le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale~~, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation : 2 points*
23) *le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué : 2 points*
24) *le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué : 2 points*
25) *- l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection*

- le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement

- l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication : 1 point »

(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant :

« Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.

Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions. »

(3) Le présent article 3 entre en vigueur le 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1er janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.

*

En fin d'examen des modifications qu'il est prévu d'apporter à l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 et au régime légal du permis à points, le Conseil d'Etat attire encore l'attention de la Chambre des députés sur l'arrêt prononcé le 6 octobre 2011 par la Cour européenne des droits de l'Homme (affaire *Wagner c/ Luxembourg*). Dans cet arrêt, la Cour a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, empêchant ainsi le propriétaire d'un véhicule, dont la responsabilité pénale se trouvait engagée au titre d'une ordonnance pénale suite à une surcharge de ce véhicule, de pouvoir contester les faits et de se défendre contre le retrait de points. Le Conseil d'Etat aurait souhaité savoir comment il sera dorénavant fait droit aux exigences de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. En effet, pour autant que nécessaire, la modification projetée de l'article 2*bis* de la loi de 1955 pourrait fournir le cadre pour cette éventuelle mise en conformité.

Les représentants du ministère informent les membres de la commission parlementaire que l'affaire évoquée concerne un employeur ayant perdu des points sur son propre permis de conduire suite à une infraction (surcharge d'un véhicule lui appartenant) commise par l'un de ses employés. La Cour européenne des droits de l'Homme a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, cette absence ayant empêché l'employeur d'organiser utilement sa défense.

Il s'avère que, dès le dépôt de la plainte de l'employeur dont question ci-dessus auprès de la Cour européenne des droits de l'Homme, le Parquet a adapté le contenu des courriers adressés aux personnes concernées, de sorte que le premier courrier envoyé en début de procédure (citation ou ordonnance pénale) les informe désormais du risque de la perte de points en cas de condamnation définitive.

La présente information sera insérée dans la lettre d'amendements à communiquer au Conseil d'Etat.

La décision de condamnation pénale ne fait pas référence à la perte de points, alors que cette dernière intervient de plein droit conformément à la loi modifiée du 14 février 1955. Il s'agit en l'espèce d'une « mesure administrative » relevant de la compétence du ministre qui en informe la personne concernée. Selon la jurisprudence bien établie, le principe du *non bis in idem* est respecté et il ne s'agit pas d'une deuxième condamnation pour un même fait.

Le ministère se renseignera auprès du Ministère de la Justice afin de savoir si la Cour européenne des droits de l'Homme a été informée de l'adaptation de la procédure pénale effectuée suite à l'arrêt pris dans l'affaire Wagner. La commission parlementaire souhaite être tenue au courant des résultats de la recherche du ministère.

Article 4

La phrase introductive de l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 est modifiée conformément au commentaire relatif à l'article 1er.

Il y a quelques années d'ici, la notion du „véhicule routier", qui est la définition communément adoptée pour désigner un véhicule destiné à circuler sur la voie publique, a été introduite de manière générale dans le Code de la Route. Depuis lors, à chaque fois qu'un article du Code de la Route ou de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié, il est profité de l'occasion pour mettre à jour l'article en question, dans le but d'y faire figurer la notion standard „véhicule routier" partout où cela est indiqué.

• Point 2: Le terme „poids" est remplacé par le terme „masses", ceci pour être conforme à la terminologie utilisée dans les directives de l'Union européenne.
• Point 6: La base légale est créée pour permettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser, en plus de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux et de signes d'identification spéciaux pour des usages et services déterminés, pour lesquels une base légale existe déjà aujourd'hui, l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile. Ceci vaut notamment pour les plaques d'immatriculation „historiques", qui étaient le standard à l'époque où un véhicule a été fabriqué respectivement mis en circulation pour la première fois (p. ex. les plaques où le signe national „L" était intégré avec le numéro d'immatriculation sur la plaque elle-même). Un autre cas d'exemple est celui où en relation avec une réunion internationale tenue au Luxembourg, les véhicules officiels doivent, notamment pour des raisons de sécurité, être munis de plaques et de numéros spéciaux permettant une identification rapide et non équivoque de ces véhicules et de leurs passagers.
• Point 9: La base légale est créée pour permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg. Les règles d'exécution de cette disposition légale se retrouvent aux dispositions du paragraphe 9. de l'article 92 et du point 2.6. du paragraphe 2. de l'article 94 du projet de règlement grand-ducal modifiant e. a. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le Conseil d'Etat constate que plutôt que de procéder ponctuellement aux modifications pertinentes, les auteurs ont choisi de remplacer l'article 3 de la loi précitée du 14 février 1955 dans son ensemble. Conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (cf. arrêt 01/98 du 6 mars 1998), il n'est pas permis au législateur de s'écarter de l'article 36 de la Constitution en confiant à une autorité autre que le Grand-Duc l'exécution des lois par voie

réglementaire. Par ailleurs, aux termes de l'article 76, alinéa 2, le Grand-Duc peut dans l'exercice du pouvoir lui attribué par l'article 36 et dans les cas qu'il détermine charger les membres du Gouvernement de prendre des mesures d'exécution. Les dispositions constitutionnelles précitées ne font toutefois pas obstacle à la faculté du législateur de désigner les autorités administratives compétentes pour prendre les mesures individuelles nécessaires à la mise en œuvre des lois et des règlements pris en leur exécution.

Dans les conditions données, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit la phrase introductive de l'article 3, nouvelle version de la loi précitée du 14 février 1955:

« **Art. 3.** Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants: ».

Le Conseil d'Etat ajoute que dans la mesure où les décisions administratives dont le ministre aura la compétence demanderont un cadre réglementaire en vue de leur application, il appartiendra au Grand-Duc de prendre le ou les règlements grand-ducaux requis sur base de l'article 36 de la Constitution.

La commission parlementaire décide de reprendre le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Au point 4, le Conseil d'Etat propose de reformuler le texte comme suit:
« 4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi ».

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat.

Dans son avis, le Conseil d'Etat déclare ne pas comprendre l'intérêt de modifier le point 6 de l'article 3 actuel. D'une part, il estime que les termes généraux pour fixer la disposition accordent aux autorités administratives la flexibilité de concevoir les signes distinctifs particuliers à utiliser en fonction des besoins changeant d'un cas à un autre. Rien n'empêche le ministre du ressort de prescrire ces signes distinctifs particuliers apposés sur une plaque, qui sert de support, ou apparaissant sous forme de caractères alphanumériques.

Quant aux plaques rouges qui permettent l'identification de véhicules non régulièrement immatriculés, il y aurait, le cas échéant, lieu de préciser à l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 que le ministre ayant les Transports dans ses attributions est l'autorité compétente pour délivrer et retirer les autorisations d'utilisation des plaques rouges.

L'intérêt de créer des signes distinctifs particuliers en vue de « la préservation du patrimoine automobile » laisse le Conseil d'Etat un peu perplexe. En effet, il lui est difficile de s'imaginer que l'effort de conservation et de restauration de modèles anciens de véhicules routiers dépendra de la possibilité de délivrer des signes spéciaux. Dans la mesure où les fervents de la voiture historique entendent recourir à des plaques minéralogiques qui avaient cours à l'époque où leur modèle était commercialisé, le paragraphe 6 de l'article 2 de la loi de 1955 fournit aux yeux du Conseil d'Etat une base légale suffisante pour créer les séries spéciales des numéros minéralogiques souhaités. Quant à l'exemple cité par les auteurs pour motiver leur démarche, le Conseil d'Etat estime que pareille configuration intégrant le numéro d'immatriculation et le signe distinctif national dans un seul et même support n'est pas possible au vu des exigences du chiffre 3 de l'Annexe 3 de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975. Si l'autorisation de ce type de plaque minéralogique était le motif de l'ajout à apporter au point 6 de l'article 3 de la loi de 1955, le Conseil d'Etat devrait refuser la dispense du second vote

constitutionnel au projet de loi pour méconnaissance des exigences de droit international liant le Luxembourg.

La commission décide de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et donc de revenir au libellé du point 6 actuellement en vigueur.

Les points 7 et 8 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Quant au point 9 nouvellement ajouté, le Conseil d'Etat considère que les auteurs du projet de loi restent en défaut d'expliquer les raisons de cette démarche sauf à se référer aux dispositions réglementaires afférentes qui requièrent une base légale. Le texte proposé s'écarte des dispositions réglementaires caractérisées par une portée clairement cernée. Le Conseil d'Etat se demande si le caractère flou de la terminologie employée cacherait l'intention de l'Administration luxembourgeoise d'ouvrir grandement les portes à des non-résidents souhaitant pour des raisons fiscales ou autres immatriculer leurs véhicules au Luxembourg. La mise en garde de la Chambre de commerce dans son avis du 27 février 2012 semble se fonder sur la même interrogation. Se pose en plus la question d'assurer le suivi administratif, fiscal et technique de véhicules dont le propriétaire ou détenteur ne dispose pas d'attaches au Luxembourg, voire n'y a pas « d'adresse valable ». Dans la mesure où la Chambre des députés serait néanmoins d'accord avec l'ajout de ce point 9, le Conseil d'Etat insiste sur un encadrement légal bien plus précis des hypothèses où un non-résident serait autorisé à immatriculer son véhicule au Luxembourg, conformément à ce que prévoit l'article 95, paragraphe 3, sous le point D) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé Code de la route). Dans cette optique, il pourrait se déclarer d'accord avec le libellé suivant:
« … l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg. »

La commission parlementaire décide de reprendre le libellé du point 9. proposé par le Conseil d'Etat.

L'article 4 prendra la teneur suivante :

Article 4

L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 3.** Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;

2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;

3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;

4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;

5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'État de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;

6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;

7. les compétitions sportives sur les voies publiques;

8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;

9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg. »

Article 5

Le présent article vise à remplacer l'article 4 pour tenir compte de l'arrêt du 6 mars 1998 de la Cour Constitutionnelle retenant que les termes de l'article 36 de la Constitution s'opposent à ce qu'une loi attribue l'exécution de ses propres dispositions à une autorité autre que le Grand-Duc et que la fixation des mesures générales d'exécution d'une loi, notamment par voie de règlement ministériel, est dès lors contraire à la Constitution. En conséquence, il est précisé que les matières visées par ledit article font l'objet d'un règlement grand-ducal ce qui, à l'heure actuelle, est déjà le cas.

A cette même occasion, la disposition prévoyant la fixation des prix des leçons des instructeurs de conduite automobile par voie réglementaire est supprimée. Cette disposition est devenue obsolète suite au règlement grand-ducal du 12 mai 2011 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs (libéralisation des tarifs des auto-écoles).

Avant de procéder à l'examen de l'article V, le Conseil d'Etat estime utile de rappeler son avis du 3 juillet 2012 relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs. Il y avait plus particulièrement critiqué la non-conformité de la base légale fournie par l'article 4 de la loi de 1955 à modifier.

Il constate que c'est à bon escient que les auteurs entendent respecter la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (voir plus particulièrement l'arrêt 01/98 du 6 mars 1998, ainsi que les arrêts 04/98, 05/98 et 06/98 du 18 décembre 1998) ayant conclu à la non-conformité d'une loi qui, en méconnaissance de l'article 36 de la Constitution, a confié à une autorité autre que le Grand-Duc la compétence de prendre les règlements d'exécution. Le fait de renvoyer à un règlement grand-ducal pour prendre les mesures réglementaires énoncées à l'article 4 de la loi de 1955 donne satisfaction sur ce point.

Or, le même article est entaché d'une autre non-conformité à la Constitution en ce qui concerne plus particulièrement le premier élément repris sous le point 2. En vertu de l'article 11(6) de la Constitution, toute restriction apportée au libre exercice d'une activité industrielle, commerciale, artisanale, agricole ou libérale, garanti par la Constitution, ne peut être prévue que par une loi formelle. Toutefois, il est satisfait à la réserve légale si, en vertu de la Cour constitutionnelle, « la loi se borne à tracer les grands principes tout en abandonnant au pouvoir réglementaire la mise en œuvre du détail » (arrêt 15/03 du 3 janvier 2003).

Depuis la révision de l'article 32 de la Constitution, le 19 novembre 2004, les règlements que le Grand-Duc peut prendre dans une matière réservée à la loi doivent répondre aux fins, aux conditions et aux modalités spécifiées par la loi (cf. pouvoir réglementaire d'attribution de l'article 32(3) de la Constitution). Il ne suffit dès lors pas de renvoyer à un règlement grand-ducal pour « [déterminer] les conditions d'admission des instructeurs agréés », mais il appartient à la loi formelle de spécifier les fins, les conditions et les modalités en vue de pouvoir renvoyer à un règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces principes. Les exigences quant au matériel et aux locaux dont doivent disposer les instructeurs suivent la même logique juridique. Le Conseil d'Etat doit dès lors s'opposer formellement au maintien des dispositions du point 2.

La commission parlementaire décide de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat sur le point 2. qui est supprimé en conséquence. En effet, il est tenu compte des observations formulées par le Conseil d'Etat dans le cadre du projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 (doc. parl. n° 6493) au sujet duquel le Conseil d'Etat a rendu son avis le 12 mars 2013.

Suite à cette suppression, le point 3. devient le point 2.

Sur un plan purement rédactionnel, le Conseil d'Etat suggère de mettre la phrase introductive à la forme de l'indicatif présent.

La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat propose, à l'instar des règles valant pour nombre d'autres documents utilisés en matière de circulation routière, que le modèle du certificat médical qui doit accompagner en principe les demandes en obtention ou en renouvellement d'un permis de conduire soit déterminé par règlement grand-ducal en ajoutant les termes suivants in fine du point 1:« … du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire; ».

La commission parlementaire décide de reprendre cette proposition.

Quant au point 4, le Conseil d'Etat estime que les dispositions en question devraient avoir leur place à l'article 4*bis* de la loi de 1955 relatif au régime légal du contrôle technique automobile.

La commission parlementaire donne suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. à l'article 4bis. (cf. article 6 du présent projet de loi)

Conformément à ces modifications proposées par le Conseil d'Etat, l'article 5 sera libellé comme suit :

Article 5

L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine les matières suivantes :
1. les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;
2. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories. »

Article 6

Pour donner suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 (cf. article 5 du présent projet de loi) à l'article 4bis, la commission parlementaire propose de compléter *in fine* le premier alinéa du paragraphe 1er de l'article 4bis par la phrase suivante :

« Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.»

Cette modification fera l'objet d'un nouveau paragraphe (1) de l'article 6 (**amendement 4)**.
Suite à cet ajout, les paragraphes subséquents sont renumérotés.

Le paragraphe 1. (nouveau paragraphe (2)) de cet article a pour but de parer à l'obligation de modifier la référence lors de tout remaniement éventuel des alinéas précédant les dispositions relatives au contrôle technique périodique.
Au paragraphe 2. (nouveau paragraphe (3)), il est proposé d'ajouter le certificat d'immatriculation aux documents cités au point 4°, alinéa 2 du paragraphe 1er parce qu'il peut arriver, notamment pour des véhicules importés de pays non communautaires, qu'il n'existe ni de procès-verbal de réception ni de certificat de conformité. De tels véhicules sont alors généralement immatriculés sur base d'une „réception à titre isolé", où, à défaut d'un procès-verbal de réception et d'un certificat de conformité, les spécifications techniques essentielles sont reprises sur le certificat d'immatriculation national, qui doit dès lors aussi figurer dans la liste des documents reprise au point 4 visé.
Le paragraphe 3. (nouveau paragraphe (4)) introduit un nouvel alinéa entre les alinéas trois et quatre du paragraphe 1er afin de créer la base légale pour se conformer aux prescriptions de la Communication interprétative 2007/C68/04 de la Commission européenne concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur originaires d'un autre Etat membre.
Le paragraphe 4 permet d'accorder une exception voire une dispense au principe général que tout véhicule ayant fait l'objet d'une transformation „importante" doit en principe être soumis à un contrôle technique avant sa remise en circulation, ceci aux fins que l'organisme de contrôle technique puisse vérifier que la transformation en question a été faite selon les règles de l'art et dans le respect des exigences techniques applicables. Il a paru indiqué d'insérer cette règle d'exception au niveau de la loi plutôt qu'au niveau du règlement grand-ducal pour ainsi avoir une base légale sûre et établie si un accident devait malgré tout un jour se produire et qu'une transformation non contrôlée serait retenue comme la cause principale ou accessoire de l'accident en question.
Le paragraphe 5. tient compte du fait qu'il n'est pas possible d'écarter *a priori* l'hypothèse de l'importation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges à partir d'un point de départ situé à une distance dépassant un trajet susceptible d'être effectué en une seule journée (p. ex. origine: pays ibériques). Dans ces conditions il ne suffit pas de dispenser le véhicule du contrôle technique pendant la journée de l'importation, mais il y a lieu d'appliquer cette dispense pendant le trajet d'importation (qui peut, par définition, dépasser une journée).

Les paragraphes 1er et 2 (nouveaux paragraphes (2) et (3)) de l'article sous examen ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Quant au paragraphe 3, (nouveau paragraphe (4)), le Conseil d'Etat rappelle qu'il avait critiqué dans son avis du 17 janvier 2012 relatif au projet qui est devenu le règlement grand-ducal du 23 mai 2012 modifiant (…), le non-respect de la base légale fournie par l'article 4bis de la loi de 1955 en matière de contrôle technique. En effet, ledit règlement grand-ducal anticipe en son article 58 (modification de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités du fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers) sur la modification prévue par les dispositions sous examen.

Quant au fond, le Conseil d'Etat salue l'alignement envisagé de la législation nationale sur les exigences du droit européen et l'abandon de l'exigence d'un passage au contrôle technique valant pour les véhicules qui, après avoir été en circulation dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, sont présentés à l'immatriculation au Luxembourg.

Il estime pourtant que le texte aurait avantage à être précisé tout en en allégeant parallèlement le libellé. Aussi propose-t-il la rédaction suivante pour le nouvel alinéa à insérer au paragraphe 1er de l'article 4bis de la loi de 1955:
« Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe. »

La commission parlementaire décide de reprendre ce libellé du paragraphe 3 (nouveau paragraphe (4)).

En ce qui concerne le paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)) de l'article 6 sous examen, le Conseil d'Etat avoue sa perplexité à la lecture tant de la phrase introductive que des points d) et e) du nouveau texte proposé.

Quant à la phrase introductive, il se demande s'il s'agit d'insérer un nouvel alinéa 6 ou s'il est prévu de remplacer l'alinéa 6 actuel ayant trait au régime légal de la périodicité du contrôle technique? Le Conseil d'Etat ose croire qu'il s'agit du remplacement non pas de l'alinéa 6, mais de l'alinéa 5 du paragraphe 1er de l'article 4bis.

Il comprend la modification projetée des points c) et d) comme obligeant le propriétaire ou détenteur de soumettre son véhicule au contrôle technique avant de remettre celui-ci en circulation après une transformation technique substantielle telle que décrite sous le point b). Or, en vertu des points d) et e), ce contrôle ne serait-il pas exigé si la transformation a été effectuée selon les règles de l'art par un atelier de transformation légalement établi ou si la transformation est documentée par l'attestation de transformation prévue au point e)? Le Conseil d'Etat estime que, selon toute logique, les exigences desdits points d) et e) devraient valoir pour toute transformation, qu'elle soit ou non suivie par un contrôle technique obligatoire. En outre, il se demande ce qu'il faut entendre par un expert-technicien, alors que la qualification requise pour procéder à la transformation d'un véhicule lui semble résulter à suffisance de l'exigence d'un travail effectué « selon les règles de l'art » par un atelier légalement établi dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen. Il doute par ailleurs de la pertinence de la condition imposée à ces ateliers de devoir justifier d'une « autorisation de commerce pour procéder à des réparations ou à des transformations de

véhicules routiers », alors que les auteurs omettent d'établir que le régime des autorisations de commerce tel que prévu par la législation nationale a son pendant dans tous les autres Etats visés par le texte sous examen.

L'application de la disposition du point c) avec celle du point a) pose un problème de concordance. En effet, un véhicule changeant de propriétaire ou de détenteur ne doit pas être présenté au contrôle technique de sorte que le nouveau propriétaire peut hériter de la part du vendeur d'un certificat en cours de validité couvrant le véhicule acheté. Dans l'hypothèse où le véhicule a subi une transformation, le contrôle technique serait obligatoire en vertu du point c), tandis que le point a) en dispenserait son nouveau propriétaire ou détenteur.
Le Conseil d'Etat se demande encore en relation avec le point b) s'il ne serait pas requis d'aligner le texte proposé au libellé prévu sous paragraphe 2 en mentionnant encore, à côté du certificat d'immatriculation le procès-verbal de réception et le certificat de conformité.

Enfin, il estime qu'au point a) la précision que le certificat de contrôle concerné doit avoir une durée de validité au moins égale à six semaines est superflue alors que le système de convocation en place comporte de tout évidence les automatismes utiles pour que le véhicule soit présenté a contrôle technique avant l'échéance du certificat qui le couvre au môme de sa transformation technique.

Dans les conditions précitées, le Conseil d'Etat propose de réserver rédaction suivante au paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)):
« ~~(4)~~ (5) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:
« Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.
Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:
a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;
b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation. » »

Le Conseil d'Etat estime que pour le surplus le libellé du point 4 de l'alinéa 2 visé aura avantage à être complété par la mention du certificat d'immatriculation à côté du procès-verbal de réception et du certificat de conformité.

La commission parlementaire décide de reprendre le libellé du paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)) proposé par le Conseil d'Etat.

Le paragraphe 5 (nouveau paragraphe (6)) ne donne pas lieu à observation du Conseil d'Etat.

L'article 6 sera dès lors libellé comme suit :

Article 6

L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er est complété in fine par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.»

~~(1)~~(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

« Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu: »

~~(2)~~ (3) Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation ; »

~~(3)~~ (4) Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant :

« Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre de l'Espace Économique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe. »

~~(4)~~ (5) L'alinéa 5 ~~Le nouvel alinéa 6~~ du paragraphe 1er est remplacé par ~~le texte suivant~~ deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:
« Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.
Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;
b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation.»

~~(5)~~ (6) Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

« - ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule; »

Article 7

Le présent article prévoit de conférer aux candidats policiers la prérogative de donner des injonctions aux usagers de la route. Les auteurs justifient l'innovation projetée par la nécessité de compléter la formation de ces candidats sur le terrain.

Dans son avis du 17 janvier 2012 relatif au projet qui est devenu le règlement grand-ducal du 23 mai 2012 précité, le Conseil d'Etat s'était déjà opposé à la possibilité de conférer de telles prérogatives à des agents non assermentés et il avait proposé en alternative à la démarche en question d'organiser des formations « post-assermentation » en vue d'instruire les nouveaux fonctionnaires dans les segments de leur activité professionnelle qui relèvent de l'exercice de la puissance souveraine. En effet, les injonctions données aux usagers de la route « prévalent sur les règles de la circulation et sur les indications des signaux colorés lumineux », d'après l'article 115 du Code la route. Même si ces injonctions font partie des compétences de police administrative de la Police grand-ducale et qu'elles n'ont qu'une portée « ratione loci », elles s'appliquent avec un effet contraignant et priment l'effet des prescriptions réglementaires applicables à l'égard de ceux auxquels elles s'adressent.

La puissance souveraine consiste à « sauvegarder les intérêts généraux de la collectivité et [à] permette aux individus, par la protection qu'elle leur accorde, le libre développement de leur personnalité (…) Le principe abstrait de la puissance souveraine est appelé à s'incarner en des personnes et des institutions qui en traduisent les devoirs et en assument les responsabilités ».

Le maintien de l'ordre public fait partie des responsabilités des institutions et des personnes qu'elles ont commises pour assurer que les libertés de chacun puissent s'exercer sans nuire à celles des autres dans un ordre collectif fondé sur la justice sociale. Toute mesure d'ordre public conditionne l'exercice des libertés individuelles, ou tend à les restreindre avec un but d'intérêt collectif. Il n'en est que normal que la Constitution et la loi ont vocation à entourer les interventions destinées à maintenir l'ordre public des garanties appropriées de sauvegarde des libertés individuelles. Aussi l'ordre institutionnel fondé sur la Constitution réserve-t-il les compétences de maintien de l'ordre à des autorités publiques et à des corps administratifs dont les fonctionnaires sont spécialement formés, tout en encadrant l'exercice de leur activité de garde-fous minima évitant que l'efficacité de la mission l'emporte sur la protection des libertés individuelles. La loi ne confie dès lors logiquement qu'à des agents assermentés des attributions relevant de l'exercice de la puissance souveraine.

La nature du serment prêté par les fonctionnaires de la Police est à la fois politique et juridique, en ce qu'il constitue « la promesse de fidélité à un régime (en l'occurrence celui d'une monarchie constitutionnelle à régime parlementaire) ou à une Constitution (celle du Luxembourg énonçant les libertés individuelles et établissant un ordre public fondé sur l'Etat de droit et la séparation des pouvoirs) ».

Conférer à des agents stagiaires de l'Etat des prérogatives, serait-ce pour les uniques besoins de leur formation, qui sont normalement réservées à des fonctionnaires assermentés, tournerait en dérision le serment en acceptant une violation flagrante des principes institutionnels selon lesquels l'Etat luxembourgeois est censé exercer ses pouvoirs.

Le Conseil d'Etat demande dès lors sous peine d'opposition formelle de renoncer à l'insertion dans la loi de 1955 des dispositions retenues sous l'article VII du projet de loi. Il rappelle sa recommandation de compléter la formation des candidats policiers par des stages « post-assermentation » en vue de dispenser aux nouveaux fonctionnaires les segments de leur instruction professionnelle dont la mise en œuvre relève de l'exercice de la puissance souveraine.

La commission parlementaire décide de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat et donc de **supprimer l'article 7** (ancien VII). Le barème de la réduction des points prévu à l'article 3 du présent projet de loi est adapté en conséquence.

Article 8 (article 7 nouveau)

L'article sous examen a pour objet de compléter l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 qui a, entre autre, trait aux contraventions graves.

Le Conseil d'Etat constate que parallèlement à l'adaptation du tableau des infractions donnant lieu à une soustraction de points dans le cadre du permis à points, les auteurs du projet de loi prévoient en effet de garder un certain parallélisme entre ce tableau et le relevé des contraventions graves sanctionnées en principe sur le plan administratif par un retrait de deux points.

Les observations du Conseil d'Etat faites à l'endroit de l'article 3 gardent dès lors mutatis mutandis leur valeur dans le cadre de l'analyse de l'article sous examen.

Il y a indéniablement une différence concernant la sanction des excès de vitesse selon que l'on se place dans la logique de l'article 7 ou de l'article 13, paragraphe 14 de la loi de 1955. Le Conseil d'Etat illustre cette différence au moyen d'un tableau comparatif (voir doc. parl. n° 6399[5]).

Nonobstant le fait que tant le risque d'accident que les conséquences sont particulièrement élevés en agglomération, la logique inhérente aux conditions d'application du retrait immédiat du permis de conduire est plus pénalisante en relation avec les excès de vitesse hors agglomération et encore davantage sur autoroute, tandis que le régime actuel des contraventions graves est plus sévère pour les excès de vitesse commis à l'intérieur des localités.

Une deuxième constatation tient au fait que la double condition du retrait immédiat n'est susceptible de s'appliquer qu'au-delà du seuil d'application de la contravention grave tel que prévu par l'article 7 actuel de la loi de 1955. Par voie de conséquence, l'ajout apporté au deuxième tiret dudit article 7 n'entraîne aucun changement pratique par rapport à la situation actuelle. Dans ces conditions, l'ajout prévu (au deuxième tiret) est sans plus-value normative et le Conseil d'Etat en demande la suppression.

La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat de supprimer l'ajout apporté au deuxième tiret.

Le Conseil d'Etat se demande encore si la formule retenue (au deuxième tiret) pour fixer les conditions du retrait immédiat du permis de conduire ne pourrait pas être allégée et rapprochée de celle actuellement prévue à l'article 7 de la loi de 1955 en remplaçant le double critère d'application prévu par la seule condition d'un excès de vitesse gradué de la limite réglementaire selon que l'excès a lieu en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute.

Comme le point 3 de l'article 11bis (et non le chiffre 3 de l'article 1bis comme indiqué erronément dans le doc. parl. n° 6399) s'applique de façon autonome, il pourra être fait abstraction du bout de phrase in fine du tiret sous examen en supprimant les termes « sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis ».

La commission parlementaire suit le Conseil d'Etat sur ce point.

En ce qui concerne l'ajout comme contravention grave de l'inobservation du signal C, 1a «accès interdit» (sixième tiret), le Conseil d'Etat réitère sa critique que l'ajout sous examen n'est nullement motivé, voire explicité par les auteurs du projet de loi. De toute façon, la pratique montre que ce seront en particulier les cyclistes qui semblent visés par cette

nouvelle rigueur légale. Dans les conditions données, et surtout face à la pratique de nombre d'autorités communales d'admettre la circulation des cyclistes à contre-sens de la circulation automobile autorisée dans les rues à sens unique, il doute de la pertinence de la démarche.

Les représentants du ministère rappellent que le présent projet de loi prévoit une réduction de 2 points du capital de points dont est doté le permis de conduire pour cette infraction. La prise en compte de cette infraction dans le cadre du permis à points paraît justifiée du fait des conséquences graves qui peuvent en résulter. Par ailleurs, la majorité des infractions sanctionnées par une amende de 145 euros entraîne également une réduction de points.

Ils ajoutent que la Police grand-ducale avait proposé le retrait de 2 points sur cette infraction non seulement en raison de la gravité de son non-respect, mais également pour des raisons de cohérence. En effet, à part les infractions sur le stationnement, la grande majorité des infractions concernant le non-respect de signaux est sanctionné par une amende de 74 euros. Les quelques articles sanctionnés par une amende de 145 euros engendrent également un retrait de 2 points, sauf l'inobservation du signal « accès interdit ».

Ils rappellent finalement, d'une part, que les cyclistes peuvent emprunter les rues dotées du signal «accès interdit» dans le sens interdit à la circulation uniquement en cas d'ajout d'un panneau les autorisant à ce faire et, d'autre part, que les cyclistes ne perdent jamais de points en cas d'infraction.

En raison de ces arguments, la commission parlementaire décide de maintenir l'inobservation du signal C, 1a dans la liste des contraventions graves.

Quant à la qualification de contravention grave de l'infraction de ne pas respecter une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède (neuvième tiret), le Conseil d'Etat rappelle ses doutes quant au bien-fondé de l'approche au vu des difficultés pratiques de contrôler la prescription et aux abus auxquels son application peut conduire dans une situation de trafic visqueux. Tout en déconseillant dès lors d'élever cette infraction au rang de contravention grave, il réitère sa demande de revoir la rédaction pour le cas où le législateur entendrait, contrairement au présent avis, suivre néanmoins sur ce point les auteurs du projet de loi.

La commission parlementaire, en raison des arguments déjà évoqués à l'égard de la rubrique 20 du tableau de l'article 2 (voir ci-dessus), décide de maintenir le texte du neuvième tiret.

La qualification comme contravention grave du défaut du port de la ceinture de sécurité, du port du casque de protection ou du défaut d'utilisation d'un système de retenue homologué pour transporter des enfants ne donne pas lieu à observation (onzième tiret).

Quant à la contravention grave relative aux inobservations des règles concernant l'équipement pneumatique réglementaire (douzième tiret), le Conseil d'Etat se demande s'il n'aurait pas été opportun de considérer également comme contraventions graves les infractions aux nouvelles prescriptions réglementaires relatives aux pneus d'hiver.

Les représentants du ministère indiquent que lors de l'introduction de cette mesure en octobre 2012, il a été fait abstraction de sanctionner de manière plus sévère le non-respect de cette disposition et d'un retrait de points. Cette infraction a été qualifiée de contravention (simple) assortie d'un avertissement taxé de 74 euros.

Les membres de la commission décident de maintenir le douzième tiret tel qu'il figure dans le projet de loi.

En ce qui concerne le dernier tiret, le Conseil d'Etat renvoie à son opposition formelle formulée à l'endroit de l'article 7 (article supprimé) du projet de loi sous examen. Il estime par ailleurs indiqué d'aligner davantage les injonctions que sont autorisés à donner les fonctionnaires des Douanes à leur compétence résultant de la version actuelle de l'article 6, sous b) de la loi de 1955. Le dernier tiret de l'alinéa 2 de l'article 7 se lirait dès lors comme suit:
« - défaut de suivre les injonctions des fonctionnaires de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b). »

En raison de l'opposition formelle du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 7 du projet sous examen, la référence aux candidats de la police est supprimée. La commission parlementaire décide de reprendre, en partie, la proposition de texte du Conseil d'Etat (**amendement 5**). Ce tiret se lira dès lors comme suit :

« - défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale~~, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises ~~qui règlent la circulation~~ pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b). »

L'article 7 (nouveau) aura dès lors la teneur suivante :

Article 7

L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:
– vitesse dangereuse selon les circonstances;
– inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute ;
~~• supérieure à plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum,~~
~~sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 1bis;~~
– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
– omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
– inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;
– inobservation du signal C,1a ;
– omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;

– inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
– défaut de maintenir une distance inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération ;
– infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
– inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué ;
– conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
– mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;
– défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale~~, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises ~~qui règlent la circulation~~ pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b).

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Article 9 (article 8 nouveau)

Le présent article propose d'amender la première phrase de l'article 10bis pour préciser sans équivoque que les sanctions en cas de non-paiement de la taxe sur les véhicules routiers s'appliquent non seulement en cas de conduite du véhicule mais, d'une manière générale, lorsqu'un véhicule est mis en circulation sans que la taxe ne soit payée, donc y compris le stationnement et le parcage.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation quant à cet article.

Article 10 (article 9 nouveau)

L'article sous examen a pour but de modifier à deux égards l'article 12 de la loi de 1955 sur la lutte contre l'alcoolémie et la consommation de drogues, voire la consommation excessive de médicaments en relation avec la conduite de véhicules ou d'animaux sur la voie publique.

La première modification a pour objet d'aligner le paragraphe 2 de l'article 12 au nouveau tableau proposé en matière de retrait de points (cf. article III du projet de loi). La seconde série de modifications vise le paragraphe 4 de l'article 12 relatif à la lutte contre la consommation de drogues en matière de circulation routière. Les auteurs justifient la première modification concernant le paragraphe 2 (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 1er du projet de loi) par la scission des alcoolémies situées entre 0,5 et 1,2 g par litre de sang selon que le taux dépasse ou non 0,8 g par litre de sang. Les deux alcoolémies continuent à être considérées comme contraventions graves, mais un taux supérieur à 0,8 g serait selon les auteurs du projet de loi sanctionné désormais sur le plan administratif par 4 points, un taux situé entre 0,5 et 0,8 g continuant à faire l'objet d'un retrait de 2 points.

Le Conseil d'Etat rappelle sa réticence quant à la rupture du parallélisme actuel entre la qualification pénale des faits incriminés et la pondération des points à retirer en matière de permis à points. Par ailleurs, il note que la scission voulue par les auteurs a peut-être son intérêt dans le cadre du tableau fixant le retrait des points, mais reste sans aucune incidence sur les peines pénales appliquées aux termes de l'article 12, sujet à modification. Il demande dès lors instamment de faire abstraction du paragraphe 1er de l'article X (ancien), article 9 nouveau sous examen, alors que la modification ne comporte pas la moindre plus-value normative dès lors que les prescriptions en place ne subissent aucun changement. Il y aurait tout au plus lieu de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent.

La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat et donc de revenir au texte actuellement en vigueur tout en le mettant dans la forme de l'indicatif présent.

Quant aux modifications qu'il est proposé à l'article 12, paragraphe 4, les auteurs entendent par les changements prévus à l'alinéa 1er de ce paragraphe (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 2 (ancien), paragraphe 1 nouveau du projet de loi) aligner la législation luxembourgeoise sur la législation belge qui, au moment de l'introduction du paragraphe 4 dans sa forme actuelle, avait servi de modèle. Ils ajoutent qu'il a été vérifié que sur le plan technique l'application des nouveaux taux ne donne pas lieu à problème. Le paragraphe 2 (ancien) de l'article sous examen ne donne dès lors pas lieu à observation.

L'ajout proposé au point 2 du paragraphe 4 (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 3 (ancien), paragraphe 2 nouveau du projet de loi) est censé simplifier le procédé légal de dépistage de la consommation de drogues. Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas aux changements envisagés sauf qu'il n'est pas d'accord pour considérer le fait de posséder des drogues ou du matériel pouvant servir à leur consommation comme indice grave permettant de présumer la consommation de stupéfiants. Il demande dès lors de faire abstraction du texte formant le troisième tiret du point 3 du nouvel alinéa qu'il est proposé d'ajouter nouvellement.

Quant à la forme, il propose d'écrire « fonctionnaires de la Police grand-ducale » au lieu de « membres de la police grand-ducale ». Au point 1 du texte proposé, il y a lieu d'écrire in fine « … prévus au point 10 ». Au point 2, le verbe est à mettre dans la forme de l'indicatif présent. La numérotation retenue risque d'être confondue avec les points formant la subdivision du paragraphe 4; il échet dès lors de remplacer les chiffres suivis d'un point par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse (cf. a), b), c)).

Les représentants du ministère expliquent que, tant le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région que la Directeur Général de la Police grand-ducale sont d'avis que *« … la possession de stupéfiants respectivement de matériel de consommateur devraient suffire comme présomption grave permettant de procéder à un test de la salive*. *En effet, il est logique que la plupart des consommateurs de stupéfiants soient à l'occasion d'un contrôle également en possession de stupéfiants ou de matériel de consommation. ».*

En raison de cette argumentation, la commission parlementaire décide de ne pas supprimer le dernier tiret du point 3. du paragraphe 3 (ancien), paragraphe 2 nouveau.

Le représentant du groupe politique déi gréng précise que son groupe déplore que les drogues légales et illégales ne soient pas mises sur un pied d'égalité dans la présente loi.

Sur le plan rédactionnel, la commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat quant au remplacement des chiffres suivis d'un point par les lettres. Au lieu d'utiliser les lettres a), b) etc) elle décide de recourir aux lettres i., ii. et iii pour ne pas risquer une

confusion avec les points a) et b) formant la subdivision du point 2.. Elle suit également le Conseil d'Etat en matière de remplacement du mot « sous » par « au point» au point i. du texte proposé et la mise à l'indicatif du verbe au point ii. L'insertion du terme «fonctionnaires de la Police grand-ducale » à la place de « membres de la police grand-ducale » n'est pas effectuée, car la plupart des dispositions de la loi du 14 février 1955 désigne le personnel de la police grand-ducale par « membre ».

L'ajout qu'il est prévu d'apporter au point 3 (et non pas à l'alinéa 3) du paragraphe 4 (cf. article 10 (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 4 (ancien), paragraphe 3 nouveau du projet de loi) rétablit le parallélisme entre les procédures de dépistage des drogues et celles servant à définir une alcoolémie. Il trouve l'accord du Conseil d'Etat. Toutefois, sur le plan rédactionnel, il y a lieu de renvoyer respectivement au « point 2 » et au « point 1 », et de mettre à l'indicatif présent le verbe de la phrase principale.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat dans ses propositions rédactionnelles.

Quant à la reformulation du point 9 (et non de l'alinéa 9) du paragraphe 4 (cf. article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 5 (ancien), paragraphe 4 nouveau du projet de loi), il ne donne pas lieu à observation quant au fond. Le Conseil d'Etat propose cependant de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent et d'écrire « … présentant un des indices graves visés au point 2, a circulé … ».

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat dans sa dernière remarque de mettre le texte à l'indicatif présent et de remplacer le renvoi « sous 2 » par « au point 2 ».

La modification reprise au paragraphe 6 (ancien), paragraphe 5 nouveau de l'article X (ancien), article 9 nouveau sous examen est également justifiée par le rétablissement du parallélisme avec les dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 (cf. point 8, première phrase) de la loi précitée du 14 février 1955. Le Conseil d'Etat propose d'écrire «fonctionnaires de la Police grand-ducale » et « tests visés au point 2 » et de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent.

La commission parlementaire constate que, par analogie aux points précédents, il y a lieu de remplacer le terme « de l'alinéa 10 » par « du point 10. ». Elle décide de remplacer le mot « sous » par les termes « au point » dans la nouvelle phrase introduite par le présent paragraphe et de mettre cette phrase à l'indicatif présent.

Quant à l'ajout prévu d'un point 13 nouveau au paragraphe 4 (cf. article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 7 (ancien), paragraphe 6 nouveau de l'article 9 nouveau du projet de loi), il laisse, tout comme le libellé actuel des points 2 et 5 du paragraphe 2 de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955, ouverte la question de savoir s'il n'a pas été possible de recourir aux moyens légaux de détection de la consommation de drogues, voire de consommation excessive de boissons éthyliques, ou si le recours à ces moyens de détection n'a pas permis d'établir s'il y a eu consommation prohibée par la loi. Un autre point d'interrogation qui subsiste concerne la difficulté de déterminer en pratique si le comportement anormal d'un usager de la route doit être attribué à un excès éthylique, à la consommation de drogues ou à une autre cause. Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de regrouper en une seule et même disposition les points 2 et 5 du paragraphe 2 et le point 13 du paragraphe 4 nouvellement projeté.

La nouvelle disposition pourrait faire l'objet d'un paragraphe 4bis nouveau libellé comme suit:
« Paragraphe 4bis
Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.
Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 4 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.
S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique. »

Dans ces conditions, les points 2 et 5 du paragraphe 2 et le point 13 nouveau du paragraphe 4 deviendraient superfétatoires, rendant nécessaire la suppression des premiers et la renonciation à l'insertion du second. Les renvois aux paragraphes et points concernés sont à adapter en conséquence.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat en introduisant un paragraphe 4bis nouveau.

Comme le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à revoir le libellé de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 afin de redresser le libellé sur le plan rédactionnel dans le sens des observations qui précèdent et d'en assurer ainsi la cohérence formelle, la commission parlementaire propose de réécrire entièrement à l'article 10 (ancien) article 9 nouveau l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 dans son ensemble. (**amendement 6**)

L'article 9 sera dès lors libellé comme suit :

Article 9

L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 12.**

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans

un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré
– pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
– pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
– pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
– pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
– pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
– pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre
1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
– pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
– pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
– pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
– pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du

jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25

MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants :

i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10 ;
ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels ;
iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée
   - reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
   - est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
   - est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.

12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point **3** du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1e, ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4bis ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal. »

Article 11 (article 10 nouveau)

Cet article apporte quelques modifications à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (1) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Dans ces conditions, la commission parlementaire propose l'amendement suivant (**amendement 7a**) :

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »

Les paragraphes subséquents sont renumérotés en conséquence.

Lors de l'examen de l'article II (article 2) du projet de loi, le Conseil d'Etat a déjà fait part de ses doutes quant à l'opportunité de limiter les hypothèses dans lesquelles l'autorité administrative voire le juge judiciaire peut restreindre le droit de conduire. Il a également à ce moment signalé son doute quant à la conformité de la démarche aux exigences de la directive 2006/126/CE.
Dans ces conditions, il demande de faire abstraction du paragraphe 1er (paragraphe 2 nouveau) de l'article sous examen.

Vu les remarques déjà formulées à l'égard de l'article 2, la commission parlementaire propose d'amender le paragraphe 1er (paragraphe 2 nouveau) de l'article 11 (ancien), article 10 nouveau du projet de loi comme suit (**amendement 7b**) :

« (2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant :

« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle**. » »

Les paragraphes 2 et 3 (3 et 4 nouveaux) ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (5) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Elle propose ainsi l'amendement suivant (**amendement 7c**) :

« **(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :**

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. » »

Le Conseil d'Etat saisit encore l'occasion pour rappeler un problème d'application des interdictions de conduire judiciaires qui se pose de façon régulière et qui de manière récurrente donne lieu à des demandes en grâce introduites par les personnes concernées qui souhaitent être relevées de l'exécution de telles interdictions. Le problème se pose en pratique lorsque lors d'une première condamnation pour des infractions à la circulation routière le prévenu est condamné entre autre à une interdiction de conduire assortie du sursis intégral et qu'à quelques mois plus tard il se trouve condamné une deuxième fois, la peine prononcée comportant cette fois-ci une interdiction de conduire exceptant certains trajets, certaines catégories de véhicules ou certaines périodes temporelles et lui faisant parallèlement perdre le bénéfice du sursis prononcé lors de la première condamnation. Selon le Conseil d'Etat, il y aurait avantage à conférer au juge de la deuxième condamnation la compétence d'aligner la portée de la première interdiction de conduire à celle de la deuxième interdiction.

Les représentants du ministère expliquent que le problème soulevé ne relève pas du présent projet de loi, mais, le cas échéant, de celui portant réforme de l'exécution des peines, modifiant, entre autres, le Code d'instruction criminelle et le Code pénal (voir doc. parl. n°6381). Ils ajoutent que le ministère de la Justice a été consulté lors de l'élaboration du contenu du présent projet de loi.
La commission parlementaire décide de mentionner dans son rapport qu'elle plaide en faveur de la mise en place de dispositions allant dans le sens de la proposition du Conseil d'Etat.

L'article 10 sera libellé comme suit :

Article 10

L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »

(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant :
« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :
a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle**. »

(3) Le paragraphe 2bis.est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. »

Article 12 (article 11 nouveau)

L'article 12 (ancien) modifie l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin d'y redresser une erreur introduite lors de l'adoption du projet de loi 5366[1].

Avant de passer à l'analyse de la modification projetée de l'article 15, le Conseil d'Etat rappelle l'intérêt d'éviter tout amalgame entre la législation sur la circulation routière qui traite plus particulièrement des règles de comportement en matière de trafic routier, tout en visant ensemble des usagers de la route, et la législation sur les transports routiers qui concerne

[1] Aboutissant à la « Loi du 18 septembre 2007 modifiant a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques b) la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules »

plus particulièrement les règles selon lesquelles des transporteurs professionnels sont autorisés à acheminer par la voie routière au moyen de types de véhicules appropriés des personnes ou des choses d'un point géographique à un autre. La distinction entre les deux législations est d'autant plus difficile à faire qu'il existe des points d'intersection entre les deux matières. Ainsi, l'équipement des véhicules utilisés pour le transport routier doit répondre aux exigences d'aménagement prévues par le Code de la route. Les conducteurs des unités de transport doivent avoir la qualification technique et la maîtrise de la conduite prescrite par le Code de la route. La façon de procéder aux contrôles des véhicules affectés au transport routier est celle prévue pour assurer la surveillance de la circulation et pour arrêter un véhicule trouvé en infraction, …

Néanmoins, dans l'intérêt d'un développement ordonné des deux législations, il y a lieu de respecter les particularismes des domaines légaux concernés et les compétences de police administrative et judiciaire qui s'y rattachent.

Dans cet ordre d'idées, les fonctionnaires de la Police grand-ducale ont dans le domaine de la circulation routière tout comme dans celui des transports routiers une mission générale de veiller au respect de la loi, de constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs (cf. articles 9-2, 10 et 13 du Code d'instruction criminelle). La loi a par ailleurs conféré aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises la compétence de veiller, tout comme la Police grand-ducale, à l'exécution conforme de la législation sur les transports routiers et au dépistage des surcharges de véhicules routiers. Afin de faciliter les tâches des deux corps administratifs, l'article 6, sous b) de la loi précitée du 14 février 1955 confère aux fonctionnaires des Douanes, agissant dans le cadre de leurs missions en matière de législation sur les transports routiers ou en matière de contrôle des surcharges des véhicules routiers, la prérogative de contrôler parallèlement l'aménagement des véhicules et leur chargement, ainsi que les plaques minéralogiques, les numéros d'identification et les documents de bord, avec la possibilité de dresser procès-verbal en cas de constatation d'une infraction. Même si ces derniers contrôles relèvent de toute évidence de l'application de la législation routière, il a paru rationnel aux yeux du législateur d'en attribuer, pour des raisons d'organisation pratique de ces contrôles, la compétence aux fonctionnaires des Douanes, qu'ils exercent parallèlement aux missions confiées à la Police grand-ducale.

Cette distinction entre la compétence générale des fonctionnaires de la Police grand-ducale en matière de police administrative et judiciaire dans les domaines légaux de la circulation routière et des transports routiers, d'une part, et la même compétence des fonctionnaires des Douanes, qui est générale en matière de législation sur les transports routiers et spécifique, comme limitée aux matières explicitement énumérées, dans le domaine de la circulation routière doit valoir au même titre pour les avertissements taxés. Le Conseil d'Etat se limite ici uniquement à l'application de ces principes à la législation sur la circulation routière, alors que la législation sur les transports routiers est étrangère à la portée du projet de loi sous examen.

Dans la lignée des considérations qui précèdent, il échet de reléguer à la législation sur les transports routiers la façon de sanctionner les infractions relevant de cette matière. Quant aux compétences de police administrative et de police judiciaire en matière de circulation routière, en général, et quant à la manière de décerner des avertissements taxés, en particulier, il y a lieu de revoir les deux premiers alinéas de l'article 15 qui comportent des dispositions pour partie redondantes et pour partie contradictoires. Le Conseil d'Etat propose de remplacer les textes en place par les dispositions suivantes:

«En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale.

Dans le cadre des contrôles effectués dans les conditions de l'article 6, sous b), les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises peuvent décerner des avertissements taxés en cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, à condition que celles-ci concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord.».

Les représentants du ministère attirent l'attention sur le fait que le Conseil d'Etat oublie de mentionner que, par sa façon de procéder, il ôte la base légale à certaines sanctions prévues dans le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes et plus précisément aux avertissements taxés prévus aux points M et N de l'annexe I du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés.

Pour cette raison, la commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point.

Le libellé de l'article 12 (ancien), article 11 nouveau est maintenu dans sa version initiale.

Article 13 (article 12 nouveau)

L'article 13 modifie l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin de permettre aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises de percevoir une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de leur consignation, alors que la rédaction actuelle n'y autorise que les membres de la Police grand-ducale à faire cela. Il s'agit de rectifier un oubli.

Dans plusieurs avis antérieurs, le Conseil d'Etat avait déjà rendu attentif au problème de conformité que posent les dispositions de l'article 16 par rapport à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et en particulier par rapport à l'arrêt de la Cour rendu à titre préjudiciel le 23 janvier 1997 dans une affaire *E. Postoors et Trans-Cap GmbH* contre l'Etat belge (affaire C-29/95) et par rapport à l'arrêt *Commission européenne contre République italienne* du 19 mars 2002 (affaire C-224/00).

La jurisprudence européenne précitée rappelle que le principe général d'égalité interdit toute discrimination exercée en raison de la nationalité, que cette discrimination soit ostensible ou revête une forme dissimulée qui, par application d'autres critères de distinction, aboutit en fait au même résultat. Par ailleurs, une réglementation qui prévoit une distinction fondée sur le critère de la résidence, en refusant par exemple à des non-résidents un avantage accordé aux résidents risque de jouer au détriment des ressortissants d'autres Etats membres.

Or, une différence de traitement entre résidents et non-résidents peut se justifier par des circonstances objectives. Le risque réel que l'exécution d'une condamnation prononcée par les juridictions nationales soit impossible, voire « considérablement plus difficile et plus onéreuse » dans le cas d'un non-résident peut constituer une raison objective pour justifier un traitement différent (voir le point 19 de l'arrêt C-29/95 et le point 20 de l'arrêt 224/00). Encore faut-il que cette différence de traitement ne soit ni discriminatoire ni disproportionnée.

La Cour de Justice de l'Union européenne a ainsi retenu que la législation belge imposant l'obligation d'un paiement immédiat d'une somme dépassant de 50% le montant de l'amende administrative dont le paiement immédiat éteint l'action publique était excessive, surtout qu'elle s'appliquait individuellement pour chaque infraction et que le non-paiement comportait l'immobilisation sur place du véhicule. Elle a également conclu au caractère

disproportionné d'une caution dont le montant est fixé par la législation italienne au double de ce qu'il est en cas de paiement immédiat de l'amende pécuniaire.

Au regard de la jurisprudence précitée, c'est à bon escient que les auteurs du projet de loi prévoient d'abolir le régime actuel des consignations à payer par des contrevenants routiers non-résidents qui préfèrent au paiement de l'avertissement taxé d'être verbalisés en vue d'un procès, du moment que le montant de la consignation représente le double de celui de l'avertissement taxé.

Quant à l'alternative projetée d'obliger les contrevenants routiers non-résidents, qui ne sont pas disposés à régler l'avertissement taxé, de verser entre les mains des agents verbalisateurs une consignation « destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels », sans précision sur les montants effectivement en jeu, celle-ci risque de buter sur les mêmes problèmes que ceux posés par les législations belge et italienne qui se sont retrouvées dans le collimateur des juges européens.

Plutôt dès lors que de renvoyer sans autre détail sur les modalités de détermination et de perception à une somme non autrement précisée que par la référence à une amende et des frais de justice, le Conseil d'Etat estime préférable de fixer la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé mais augmentée d'un forfait représentant les frais de justice usuellement appliqués en matière de police, dont le montant sera à déterminer dans la loi même, sinon dans un règlement grand-ducal.

Au regard des problèmes de conformité susmentionnés par rapport aux exigences du droit européen, le Conseil d'Etat doit, quant aux dispositions actuellement soumises à son examen, réserver la question de la dispense du second vote constitutionnel en attendant qu'il soit saisi d'une nouvelle mouture de texte.

La commission parlementaire décide de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et d'amender l'article 13 (ancien), article 12 nouveau en complétant le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 févier 1955, pour lui donner le libellé suivant (**amendement 8**) :

Article 12

~~La première phrase de l'alinéa 1~~er Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé~~e~~ par le texte suivant :

« **Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. **Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le maximum de l'amende, fixé à l'article 7. Ce même règlement fixe le montant des frais de justice qui peuvent s'ajouter éventuellement à la consignation.**»

Les représentants du ministère précisent que tant la Police grand-ducale que le Parquet Général appuient cette démarche, alors que le ministère de l'Intérieur et à la Grande Région se limite à relever que le Gouvernement n'a à ce stade pas l'intention d'abolir le régime des consignations.

Article 14 (article 13 nouveau)

L'article sous examen prévoit d'apporter deux modifications à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955.

D'une part, le fait de ne pas avoir payé la taxe sur les véhicules routiers endéans les 60 jours qui suivent l'échéance devient cause d'immobilisation du véhicule par les forces de l'ordre. D'autre part, il est prévu de faire de la possibilité de retenir les documents de bord une forme supplémentaire d'immobilisation forcée d'un véhicule (à côté de l'enlèvement des clés de contact et de l'application d'un moyen mécanique).

En ce qui concerne la première des modifications qui consiste à aligner le champ d'application de la prérogative des fonctionnaires de la Police grand-ducale en matière d'immobilisation forcée des véhicules à celui valant pour les prérogatives que détiennent en la matière les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, le paragraphe 2 de l'article 14 (ancien), article 13 nouveau ne donne pas lieu à observation quant au fond de la part du Conseil d'Etat.

Sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat estime cependant qu'il suffit d'écrire: « 5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours. ». Il échet de changer en conséquence le libellé de l'alinéa 2 de l'article 17 de la loi de 1955.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat (modification du paragraphe (2) et ajout d'un nouveau paragraphe (4)).

Quant à la deuxième modification, le Conseil d'Etat rappelle d'abord ses observations à l'endroit de l'article 13 (précédent) du projet de loi sous examen. Ce n'est que sous la réserve expresse que le problème y évoqué trouve une solution appropriée qu'il est d'accord de procéder à l'examen des changements que les paragraphes 1er et 3 prévoient d'apporter au paragraphe 1er de l'article 17 susmentionné. Il est certes difficile d'enlever les clés de contact à un routier étranger trouvé en infraction à l'interdiction de circuler le dimanche, alors que pareille mesure priverait le contrevenant de se servir de la cabine de conduite comme logis en attendant la fin de l'interdiction. Le Conseil d'Etat se demande toutefois s'il ne serait pas plus circonspect de doter les forces de l'ordre des moyens mécaniques utiles pour immobiliser un poids lourds – à l'instar des sabots qui sont en service pour les voitures particulières, car il doute de l'efficacité de l'enlèvement des documents de bord. En effet, qu'est-ce qui empêcherait dans pareille circonstance un chauffeur professionnel à se remettre en route, tout en alléguant lors d'un éventuel contrôle postérieur au-delà des frontières nationales le vol ou la perte de ces documents? En ordre principal, il déconseille dès lors d'ajouter cette nouvelle possibilité d'immobilisation forcée d'un véhicule au texte de l'article 17. Si la Chambre des députés ne partageait pas les doutes du Conseil d'Etat sur ce point et se prononçait en faveur de l'approche gouvernementale, le Conseil d'Etat proposerait en ordre subsidiaire de remplacer les modifications énoncées aux paragraphes 1er et 3 de l'article 14 du projet de loi par un nouvel alinéa 3 à insérer à l'article 17 de la loi de 1955, libellé comme suit:
« Dans l'hypothèse visée sous 1) des alinéas 1er et 2, les fonctionnaires de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont également en droit d'immobiliser les véhicules concernés en retenant les documents de bord du véhicule.»

Le Conseil d'Etat rend encore attentif à la différence déjà discutée à l'endroit de l'article 12 du projet de loi qui apparaît également entre les alinéas 1er et 2 de l'article sous examen. Dans l'optique de l'article 12, il demande que le bout de phrase « ou à la législation sur les transports routiers » soit supprimé au point 1) de l'alinéa 2, et que le recours aux moyens

légaux mis à la disposition des forces de l'ordre pour assurer l'application de la législation sur les transports routiers soit réglé dans le cadre de cette législation.

Il est d'avis qu'une telle approche n'empêchera pas le législateur de procéder, dans le cadre de la législation sur les transports routiers, par voie de référence aux dispositions pertinentes de la législation routière.

La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de supprimer le bout de phrase *« ou à la législation sur les transports routiers »* au point 1) de l'alinéa 2 du paragraphe 1er de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Il est renvoyé à cet égard aux commentaires faits à l'endroit de l'article 12 du projet sous examen.

Le libellé de l'article 14 (ancien), article 13 nouveau est maintenu dans sa version initiale.

Article 15 (article 14 nouveau)

Selon la pratique administrative courante, l'autorisation pour l'usage de plaques rouges est délivrée par le ministre et le titulaire de l'autorisation se fait par la suite remettre par la Société nationale de circulation automobile contre caution une paire de plaques rouges après avoir payé la taxe de chancellerie prévue à cette fin et conclu l'assurance responsabilité civile destinée à couvrir les véhicules conduits sous le couvert de la plaque rouge en question.

Dans ces conditions, les précautions rédactionnelles dont a fait état le Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 2, paragraphe 3, n'ont pas leur raison d'être en relation avec l'article sous examen qui ne donne dès lors pas lieu à observation.

Article 16 (article supprimé)

Le Conseil d'Etat rappelle que la formule de promulgation ne fait pas partie du dispositif d'une loi contrairement à la formule exécutoire figurant dans un règlement grand-ducal. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande dès lors la suppression de l'article 16 de la loi en projet comme étant contraire aux exigences de l'article 34 de la Constitution.

La commission parlementaire décide de suivre la demande du Conseil d'Etat.

*

Les amendements retenus seront portés à adoption au cours de la réunion du 8 mai 2013.

2. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West

Ce point est reporté à la réunion du 8 mai 2013.

3. Examen des documents européens suivants:

COM(2013) 102, COM (2013) 111, COM(2013) 121, COM(2013) 123

Faute de temps, les documents sous rubrique n'ont pas pu être examinés.

4. Divers

L'ordre du jour de la réunion du 8 mai 2013 sera complété par les points suivants :

Projet de loi 6399 : Adoption des propositions d'amendements
Projet de loi 6532 : Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
Projet de loi 6493 : Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat

Luxembourg, le 6 mai 2013

La Secrétaire,
Caroline Guezennec

Le Président,
Fernand Boden

31

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk P.V. DEVDU 31

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 18 mars 2013

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 27 février 2013

2. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
- Rapporteur: Madame Marie-Josée Frank
- Examen des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

3. Divers

*

Présents : M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, M. Roger Negri, M. Ben Scheuer, M. Roland Schreiner

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusées : Mme Anne Brasseur, Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 27 février 2013

Le projet de procès-verbal de la réunion du 27 février 2013 est adopté.

2. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Avant d'entamer l'examen des articles du projet de loi, les membres de la Commission procèdent à un échange de vues relatif à deux questions qui avaient été discutées lors de la réunion du 10 janvier 2013, à savoir :

1. la critique du Conseil d'Etat quant à la rupture partielle de la logique inhérente au barème actuel

Dans son avis du 23 octobre 2012, le Conseil d'Etat a estimé que le nombre de points retirés doit rester proportionnel à la gravité du fait et il a constaté que la logique implémentée par le projet de loi ne répond plus à cette nécessaire proportionnalité. Au cours de la réunion du 10 janvier dernier, les membres de la Commission du Développement durable avait donné raison à la Haute Corporation et demandé aux responsables gouvernementaux de réfléchir à la possibilité d'amender le projet de loi afin de prévoir qu'une contravention entraînerait le retrait de 0 ou 1 point, une contravention grave le retrait de 2 ou 3 points et un délit le retrait de 4 points ou plus.

La proposition des responsables du Ministère est reprise en annexe 1 du présent procès-verbal (relevé des infractions prises en compte dans le cadre du permis à points). Cette proposition a notamment pour objet de remplacer, pour les contraventions graves, la perte de 4 points (comme proposé dans le projet de loi initial) par une perte de 3 points, au lieu d'une perte de 2 points actuellement. Les membres de la Commission approuvent cette proposition.

2. la réduction du délai de récupération des points perdus

Au cours de la réunion du 10 janvier dernier, la commission parlementaire, arguant du fait que les délais de récupération des points sont longs, avait suggéré de mettre en place un système s'inspirant du système français, qui est plus souple sans pour autant être laxiste. Elle était d'avis qu'il faudrait réviser le système du permis à points en permettant aux conducteurs de récupérer plus rapidement leurs points retirés s'ils adoptent un comportement responsable au volant. Les responsables du Ministère avaient donc été chargés d'examiner le système français et d'évaluer sa possible transposition en droit national ; leur proposition est reprise en annexe 2 du présent procès-verbal (modulation du délai de récupération). Alors qu'à l'heure actuelle, le délai de récupération des points perdus est de trois ans, la proposition est de réduire ce délai à 2 ans sauf si le conducteur a commis une infraction ayant entraîné un retrait de 3 points ou plus ou en cas de récidive.

Après un bref échange de vues, au cours duquel certains membres de la Commission expriment une préférence pour l'instauration d'un délai de 2 ans même en cas de récidive pour les infractions mineures, il est finalement décidé de suivre intégralement la proposition du Ministère.

De l'échange de vues subséquent, il y a encore lieu de retenir ce qui suit :

- il est précisé qu'il ne faut pas confondre le retrait immédiat du permis de conduire (8 jours ouvrables de retrait en cas de conduite avec un taux d'alcoolémie d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou en cas d'excès de vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins

40 km/h supérieure à ce minimum), qui est une mesure provisoire devant, le cas échéant, être entérinée par un tribunal et la mesure administrative de retrait de permis de conduire, qui est la conséquence de la perte intégrale du capital de points ;

- dans ce contexte, un membre de la Commission explique avoir été informé de plusieurs cas où une personne qui s'est vue retirer son permis pour 8 jours ne l'a dans la pratique récupéré que trois semaines plus tard. Il se demande s'il n'est pas possible de faire en sorte que la procédure de récupération devienne plus flexible. Monsieur le Ministre rappelle que cette procédure relève de la compétence exclusive du juge d'instruction et que le Ministère du Développement durable et des Infrastructures n'est ici en aucun cas concerné ; il s'engage cependant à vérifier les modalités exactes de la procédure de récupération et à tenir les membres de la Commission au courant ;

- en ce qui concerne la notion de délit de grande vitesse, les membres de la Commission du Développement durable évoquent la nécessité d'organiser une campagne d'information et de sensibilisation en la matière. Cette infraction est bien plus souvent constatée à l'intérieur des localités, et principalement dans les zones où la vitesse est limitée à 30km/h que sur les autoroutes. Plusieurs membres de la Commission sont d'ailleurs d'avis qu'une telle limitation n'est pas toujours justifiée et qu'elle devrait être utilisée avec plus de circonspection ;

- le contrevenant est dûment informé par courrier de toute diminution du nombre de points. De même, toute augmentation du capital de points lui est notifiée par lettre postale ;

- un contrevenant non-résident peut se voir retirer des points sur un « permis virtuel ». En effet, tout conducteur étranger circulant au Luxembourg est virtuellement titulaire de douze points qui pourront diminuer en cas d'infraction. Dans le cas où ces douze points seraient supprimés, le conducteur ne peut plus conduire au Luxembourg ;

- Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures est conscient du fait que le durcissement de la législation en matière de permis à points n'est pas une décision démagogique. Afin de renforcer la sécurité routière et parce qu'il refuse d'accepter que chaque année entre 30 et 40 personnes perdent leur vie sur les routes luxembourgeoises, il se dit cependant prêt à prendre ses responsabilités politiques.

Examen des articles

En premier lieu, il convient de noter que le Conseil d'Etat préconise de numéroter les articles par des chiffres arabes. Par ailleurs, lorsqu'un article est subdivisé en paragraphes, la numérotation des paragraphes doit se faire par des chiffres cardinaux arabes placés entre parenthèses. D'une manière générale, la Haute Corporation constate que la subdivision interne varie d'un article à l'autre et invite les auteurs du projet de loi à revoir ces subdivision et numérotation dans le sens d'une présentation plus homogène du texte de la loi.

Article 1er

Cet article a pour objet de remplacer les termes « ministre des Transports » par les termes « ministre ayant les Transports dans ses attributions », et ce afin de prendre en considération la répartition des compétences entre les différents membres du Gouvernement. Dans sa version initiale, il est libellé comme suit :

Art. Ier. – *Dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le terme « ministre des Transports » est remplacé par le terme « ministre ayant les Transports dans ses attributions ».*

Dans son avis du 23 octobre 2012, le Conseil d'Etat se déclare d'accord avec ce changement, surtout que la nouvelle façon de libeller la fonction du ministre du ressort répond davantage aux exigences de l'article 76 de la Constitution. Il est toutefois d'avis qu'il y aurait lieu de retenir à la première mention du ministre que, par après, celui-ci pourra être désigné par la formule abrégée, conformément aux usages légistiques ayant cours. Le Conseil d'Etat propose donc de désigner à la phrase introductive du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques le ministre du ressort visé par les termes « le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre » », tout en se limitant au seul mot « ministre » aux endroits consécutifs de la loi où il est fait référence au membre du Gouvernement en question.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat et d'adapter les articles subséquents en conséquence. L'article 1er se lira donc comme suit :

Art. 1er. – *Dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le terme « ministre des Transports » est remplacé par le terme « ministre ».*

Article 2

Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit :

Art. II. – *L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :*

1. La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant :
« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé : »

2. Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante :
« Dans les mêmes conditions, le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

1. *les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,*
2. *le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,*
3. *le trajet effectué par la personne concernée pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec elle, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle,*

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. »

3. L'alinéa premier du paragraphe 5 est complété in fine par la phrase suivante :
« Il en est de même des autorisations pour l'utilisation de plaques rouges et des documents qu'un règlement grand-ducal peut prescrire en vue de l'utilisation de ces plaques. »

4. Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme « taxe sur les véhicules automoteurs » est remplacé par « taxe sur les véhicules routiers ».

Le Conseil d'Etat constate que le texte de cet article prévoit que la compétence de délivrer les permis de conduire appartient au ministre du ressort et à son délégué. Il estime que cela se heurte aux dispositions de l'article 76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc l'organisation de son Gouvernement. Il n'est dès lors pas permis au législateur d'organiser au sein du pouvoir exécutif des délégations d'un membre du Gouvernement à un fonctionnaire qui, d'après l'arrêté grand-ducal du 22 décembre 2000 concernant les délégations de signature par le Gouvernement, sont d'ailleurs limitées à des délégations de signature susceptibles d'être accordées en matière administrative et financière, sans pouvoir jamais porter sur des actes réglementaires, d'une part, ou impliquer une délégation de compétence, d'autre part. En disposant que les permis de conduire peuvent être délivrés par le délégué du ministre du ressort, la disposition porte sur l'organisation interne du Gouvernement et emporte en plus une délégation de compétence. Le Conseil d'Etat s'oppose dès lors formellement au maintien des mots « ou son délégué » dans le texte. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et de supprimer toutes les occurrences de l'expression « ou son délégué » dans le texte.

Le paragraphe 1er a pour objet de remplacer la phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955, article traitant des mesures administratives que le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre dans certaines conditions à l'égard des titulaires et demandeurs de permis de conduire. Le texte proposé reste inchangé par rapport au libellé actuel, sauf à tenir compte de la modification générale énoncée sous l'article 1er. Conformément à son observation à l'endroit de l'article 1er, le Conseil d'Etat propose d'écrire « Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné « le ministre » ». La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Le paragraphe 2 de l'article sous rubrique prévoit d'insérer après le premier alinéa du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi de 1955, un alinéa nouveau ayant comme objectif d'apporter des précisions quant à la possibilité de restreindre l'emploi du permis de conduire par la voie administrative et d'énoncer de façon limitative les trajets qui peuvent, le cas échéant, être exemptés d'une mesure administrative de retrait du permis de conduire. Il s'agit des trajets que la personne concernée est amenée à effectuer pour préserver son activité professionnelle.

En ce qui concerne l'inscription d'éventuelles mentions restrictives sur le permis de conduire, le Conseil d'Etat note à juste titre que le format du nouveau modèle de permis de conduire ne permet plus de faire figurer le libellé exhaustif de pareilles restrictions sur le permis, faute d'espace disponible à cet effet. En conformité avec l'Annexe I de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire, il est prévu de mentionner ces restrictions sur le permis de conduire moyennant l'apposition de codes nationaux correspondants au verso du permis de conduire (rubrique 12). Dans cet ordre d'idées, il est fait abstraction de la faculté donnée par ladite directive d'inscrire d'autres mentions éventuelles dans les rubriques 13 et 14 du permis de conduire.

La Haute Corporation estime en outre qu'en maintenant dans la phrase introductive de l'article 2 de la loi de 1955 les termes « restreindre leur validité », le texte est redondant par rapport à la nouvelle disposition que les auteurs du projet entendent introduire grâce au paragraphe 2 de l'article II. Elle est d'avis que dans la mesure où le nouvel alinéa qu'il est proposé d'insérer au paragraphe 1er de l'article 2 de la loi de 1955 règle avec précision la façon de restreindre la validité d'un permis de conduire, il y a lieu de supprimer dans la phrase introductive de l'alinéa 1er du même paragraphe les termes « restreindre leur validité ». La phrase introductive du nouvel alinéa en projet aura à son tour avantage à se

lire comme suit : *« Le ministre peut en outre restreindre l'usage d'un permis de conduire à certaines catégories de véhicules, à certains trajets ou à des emplois autrement limités et énumérés ci-après : »*. La commission parlementaire est d'avis qu'il n'y a pas lieu de suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de supprimer les termes *« restreindre leur validité »* dans la phrase introductive du nouvel alinéa en projet. En effet, il s'agit en l'occurrence de la possibilité pour le Ministre de limiter le permis de conduire dans le temps, alors que les restrictions dont question au paragraphe 2 ont trait à l'emploi du permis de conduire (p.ex. limitation à certains trajets).

La Commission du Développement durable se propose en outre de reprendre la proposition de la Chambre des salariés, afin de rendre les dispositions du paragraphe 2 plus générales pour tenir compte notamment du cas de parents divorcés. Dans ces conditions et en s'inspirant des dispositions inscrites à l'article 93 du Code de la sécurité sociale, elle décide d'amender le paragraphe 2 de l'article sous rubrique comme suit :

2. Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante :
« Dans les mêmes conditions, le ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué~~ peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :
***a)** les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,*
*b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle***
sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. » »

Du bref échange de vues qui s'ensuit, il peut être retenu ce qui suit :

- le point a) couvre, de manière la plus générale possible tous les cas professionnels. Dans les cas plus ambigus, il reviendra au juge d'interpréter cette disposition et de l'apprécier au cas par cas. Dans le même ordre d'idées, il s'avère que l'exercice professionnel d'un mandat public peut comporter des cas équivoques et pourrait, dans certaines circonstances, poser des difficultés d'interprétation au juge ;

- les responsables du Ministère se chargeront de vérifier si l'expression « communauté domestique » utilisée au point b) est adéquate en l'espèce et couvre à la fois les cas du droit de garde et ceux du droit de visite et d'hébergement. Dans le cas contraire, ils proposeront une légère modification rédactionnelle au cours de la prochaine réunion.

Le paragraphe 3 de l'article sous rubrique a pour objet de modifier l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, afin d'établir une distinction entre les plaques d'immatriculation et les signes distinctifs particuliers déjà mentionnés dans le texte actuel, tout en évoquant en sus les plaques rouges qui constituent aussi des éléments d'identification d'un véhicule tout en se distinguant tant des plaques d'immatriculation courantes que des signes distinctifs particuliers. Quant au fond, cette modification ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, qui propose toutefois de ne pas faire référence à un règlement grand-ducal qui fixerait les conditions d'utilisation des plaques

rouges, mais de compléter comme suit la phrase formant l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 :

« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers, aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation sont délivrés et retirés par le ministre. »

La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat, tout en complétant le libellé, afin de créer la base légale pour la fixation, par règlement grand-ducal, des conditions de délivrance, d'utilisation et de retrait des plaques rouges. Le paragraphe 3 amendé se lira donc comme suit :

3. L'alinéa premier du paragraphe 5 est ***remplacé*** *par* ***le libellé suivant*** *:*
« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ***ou*** *aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre.* ***Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal****. »*

Les modifications reprises sous le paragraphe 4 de l'article II ont pour objet de modifier les première et deuxième phrases de l'alinéa 3 du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, en adaptant la terminologie en matière de taxes à celle introduite par la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement. Ces modifications ne donnent pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

Sous réserve d'une éventuelle modification du libellé du point b) du paragraphe 2, il résulte de ce qui précède que l'article sous rubrique aura dorénavant la teneur suivante :

Art. 2. – *L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :*

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant :
« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné « le ministre » ~~*ou son délégué*~~ *délivre les permis de conduire civils ; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé : »*

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante :
« Dans les mêmes conditions, le ministre ~~*ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué*~~ *peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :*

c) *les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,*

d) ***le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès***

d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. » »

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est ***remplacé*** *par* ***le libellé suivant*** *:*
« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ***ou*** *aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre.* ***Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal****. »*

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme « taxe sur les véhicules automoteurs » est remplacé par « taxe sur les véhicules routiers ».

*

L'examen des articles du projet de loi se poursuivra au cours d'une prochaine réunion.

3. Divers

Les prochaines réunions auront respectivement lieu :

- le 20 mars 2013 à 10h30 (continuation de l'examen des propositions de texte composant le quatrième paquet ferroviaire) ;
- le 10 avril 2013 à 14h30 (continuation de l'examen du projet de loi 6399, examen du projet de loi 6532 et examen de documents européens) ;
- le 15 avril 2013 à 16h00 (échange de vues, conjointement avec la Commission des Finances et du Budget, sur la situation de Luxair et de Cargolux) ;
- le 17 avril 2013 à 10h30 (examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'Etat relatif au projet de loi 6124) ;
- le 2 mai 2013 à 10h30 (ordre du jour à définir) ;
- les 8 et 15 mai 2013 à 10h30 (entrevues avec la Chambre d'agriculture et le SYVICOL au sujet du projet de loi 6477). Ces deux réunions restent cependant encore à confirmer.

Luxembourg, le 8 avril 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

Relevé des infractionsprises en compte dans le cadre du permis à points

*Modifications par rapport à l'existant : **(XXX)***
*Amendements parlementaires : **(XXX)***
Réduction du délai de récupération à 2 ans : (XXX)

Distinction :

Infraction	Réduction de points (actuellement)	Réduction de points (projet de loi)	Réduction de points (amendements)
délits	0 ; 4 ; 6	0 ; 4 ; 6	0 ; 4 ; 6
contraventions graves	0 ; 2	0 ; 2 ; **4**	0 ; 2 ; **3**
contraventions	0 ; 1	0 ; 1	0 ; 1

Libellé	Article	Infraction	Amende (en EUR)	Interdiction de conduire	Emprisonnement	Permis à points
Homicide involontaire	art. 9 bis	délit	500 – 25.000	3 mois – 15 ans	3 mois – 5 ans	6
Coups et blessures involontaires	art. 9 bis	délit	500 – 12.500	3 mois – 15 ans	8 jours – 3 ans	4
Conduite[1] – stupéfiants / médicaments	art. 12	délit	500 – 10.000	3 mois – 15 ans	8 jours – 3 ans	4 **(6)**
Conduite[1]– alcoolémie ≥ 1,2 g (sang)	art. 12	délit	500 – 10.000	3 mois – 15 ans[2] Retrait immédiat	8 jours – 3 ans	4 **(6)**
Refus de dépistage	art. 12	délit	500 – 10.000	3 mois – 15 ans Retrait immédiat	8 jours – 3 ans	4 **(6)**
Délit de grande vitesse[3]	art. 11bis	délit	500 – 10.000	3 mois – 15 ans[2]	8 jours – 1 an	4 **(6)**
Conduite[1] sans être titulaire d'un permis de conduire valable mais : permis périmé	art. 13	délit contravention	500 – 10.000 AT: 24	3 mois – 15 ans /	8 jours – 3 ans /	4 0
Conduite[1] sans assurance RC	art. 28/L16.4.2003	délit	500 – 10.000	3 mois – 15 ans[2]	8 jours – 3 ans	4

[1] ou de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule
[2] interdiction de conduire toujours prononcée
[3] toute personne qui aura commis de nouveau un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum, lorsque l'infraction en question aura été commise avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est devenue irrévocable ou à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave

	(assurances)					
Délit de fuite	art. 9	délit	500 – 10.000	3 mois – 15 ans	8 jours – 3 ans	4
Conduite[4] - surcharge > 10% de la m. m.a.	art. 11	délit	251 – 5.000	3 mois – 15 ans	8 jours – 1 an	4
Détecteur de radars (achat, vente, utilisation, transport)	art. 8bis	délit	251 – 5.000	3 mois – 15 ans	8 jours – 1 an	0
Abandon d'un véhicule ou d'une épave sur la voie publique	art. 10	délit	251 – 5.000	3 mois – 15 ans	8 jours – 1 an	0
Refus de remettre le permis de conduire en cas de retrait	art. 13	délit	251 – 5.000	3 mois – 15 ans	/	0
Non-paiement de la taxe sur les véhicules routiers depuis plus de 60 jours à compter de son échéance	art. 10bis	délit	251 – 1.000	3 mois – 15 ans	/	0
Excès de vitesse (*retrait immédiat du permis de conduire)* dépassement de la limitation de la vitesse de plus de 50%, la vitesse constatée ≥40 km/h de ce maximum	art. 7	contravention grave	25 – 500	8 jours – 1 an Retrait immédiat	/	2 **(4)** **(3)**
Conduite[4] – *alcoolémie ≥ 0,8 - < 1,2 g (sang)*[5]	art. 12	contravention grave	25 – 500	8 jours – 1 an[6]	/	2 **(4)** **(3)**
Conduite[4] – *alcoolémie ≥ 0,5 - < 0,8 g (sang)*[5]			AT:145	/	/	2
Conduite[4] – alcoolémie ≥0,2 - < 0,5 g (sang)[5] = taux dérogatoire ➔ apprentissage, stage, instructeur, accompagnateur, service urgent, ADR, taxis, ambulance, dépanneuse, voiture de location, bus, camion, tracteur, transport rémunéré, <18ans (sauf volontaires du service de secours avec stage terminé et en service urgent)	art. 12	contravention grave	25 – 500 ou AT: 145	8 jours – 1 an[6]	/	2
Vitesse dangereuse selon les circonstances	art. 7	contravention grave	AT: 49	8 jours – 1 an	/	0
Excès de vitesse > 15 km/h en agglomération	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Excès de vitesse > 20 km/h hors agglomération	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Excès de vitesse > 25 km/h sur autoroute	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Conduite[4] - Pneus défectueux ou de structure incompatible	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
mais : défaut de pneus d'hiver	art. 7	contravention	AT: 74	/	/	0
Défaut de certificat d'immatriculation	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Défaut de vignette de conformité (immatriculation)	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2

[4] ou de tolérerla conduite d'un véhicule comme propriétaire ou détenteur

[5] récidive : délai de 2 ans, 2 contraventions graves ou 1 délit et une contravention grave

⇨ délit ; amende : 500€ – 10.000€ / emprisonnement : 8 jours – 3 ans ; interdiction de conduire : 3 mois – 15 ans ; 4 **(6)**points

[6] récidive : interdiction de conduire toujours prononcée

mais : défaut de vignette de conformité (enregistrement)		contravention	AT: 74	/	/	0
Défaut de certificat de contrôle technique valable	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Inobservation d'un signal de priorité : - B,1 « Cédez le passage » - B,2a « Arrêt »	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Inobservation d'un signal C,1a « Accès interdit »	**art. 7**	contravention **(contravention grave)**	AT: 145	/ **(8 jours – 1 an)**	/	0 **(2)**
Inobservation de l'interdiction de dépasser Tentative de dépassement interdit Dépassement dangereux	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Inobservation de feux rouges	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Défaut de suivre les injonctions de la police grand-ducale / de l'administration des douanes et accises	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Omission de céder le passage aux usagers prioritaires	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont priorité	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Non-respect d'une distance inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération	**art. 7**	contravention **(contravention grave)**	AT: 74 **AT: 145**	/ **(8 jours – 1 an)**	/	0 **(2)**
Infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour les véhicules automoteurs	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Infraction aux prescriptions spéciales en cas d'immobilisation d'un véhicule sur la chaussée	art. 7	contravention grave	AT: 145	8 jours – 1 an	/	2
Non-port de la ceinture de sécurité	**art. 7**	contravention **(contravention grave)**	AT: 49 **AT: 145**	/ **(8 jours – 1 an)**	/	1 **(2)**
Non-port d'un casque de protection	**art. 7**	contravention **(contravention grave)**	AT: 49 **AT: 145**	/ **(8 jours – 1 an)**	/	1 **(2)**
Transport non réglementaire d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial	**art. 7**	contravention **(contravention grave)**	AT: 49 **AT: 145**	/ **(8 jours – 1 an)**	/	1 **(2)**
Téléphone au volant	**art. 7**	contravention	74	/	/	0 **(1)**

Modulation du délai de récupération

France

Article L223-6 du Code de la Route :

« Si le titulaire du permis de conduire n'a pas commis, dans le délai de deux ans à compter de la date du paiement de la dernière amende forfaitaire, de l'émission du titre exécutoire de la dernière amende forfaitaire majorée, de l'exécution de la dernière composition pénale ou de la dernière condamnation définitive, une nouvelle infraction ayant donné lieu au retrait de points, son permis est affecté du nombre maximal de points.

Le délai de deux ans mentionné au premier alinéa est porté à trois ans si l'une des infractions ayant entraîné un retrait de points est un délit ou une contravention de la quatrième ou de la cinquième classe.

Toutefois, en cas de commission d'une infraction ayant entraîné le retrait d'un point, ce point est réattribué au terme du délai de six mois à compter de la date mentionnée au premier alinéa, si le titulaire du permis de conduire n'a pas commis, dans cet intervalle, une infraction ayant donné lieu à un nouveau retrait de points. »

Luxembourg

Article 2bis, paragraphe 5, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« Si pendant un délai de trois ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

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

Proposition de texte :

Article III

L'article 2bis de la même loi est modifié comme suit :

1. (…)

2. Les deux premiers alinéas du paragraphe5 sont remplacés par le libellé suivant :

« Si pendant un délai de **deux** ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.

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

3. Le présent article IIIentre en vigueur le 1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe 1. n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du1er janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe 2. s'appliquentégalement aux infractions commises avant le 1er janvier 2014pour lesquelles la condamnationirrévocableou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.

21

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk P.V. DEVDU 21

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 janvier 2013

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 10 décembre 2012 et de la réunion jointe du 22 novembre 2012

2. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
 - Rapportrice : Madame Marie-Josée Frank
 - Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat

3. Divers

*

Présents : M. Fernand Boden, Mme Marie-Josée Frank, M. Ali Kaes (remplaçant M. Marc Spautz), Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Roland Schreiner, M. Robert Weber (remplaçant M. Lucien Clement)

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Eugène Berger, Mme Lydia Mutsch

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 10 décembre 2012 et de la réunion jointe du 22 novembre 2012

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Suite à une brève introduction de Madame la Rapportrice, Monsieur le Ministre présente le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent ainsi qu'au document PowerPoint joint en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules. Il s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière impliquant une adaptation et un renforcement des mesures pour lutter efficacement contre l'insécurité routière. Dans cette optique, en plus d'effectuer des modifications afin de corriger des incohérences textuelles secondaires, les objectifs principaux du projet de loi sous rubrique sont les suivants :

- 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'adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est sanctionnée sur le plan pénal ;
- l'adaptation des dispositions légales en matière d'interdiction de conduire judiciaire et de retrait administratif du permis de conduire ;
- la modification du cadre légal des plaques minéralogiques ;
- la mise à jour des interventions du Ministre ayant les Transports dans ses attributions en matière d'emploi de plaques ou de signes spéciaux pour la mise en circulation, voire le maintien en circulation de certains véhicules ;
- la création des conditions légales pour l'immatriculation au Luxembourg de véhicules au nom de personnes qui n'y ont pas leur résidence normale ;
- la suppression de l'obligation pour les ressortissants d'autres Etats membres de l'UE de devoir présenter leur véhicule au contrôle technique en cas d'établissement de leur résidence normale au Luxembourg.

De l'échange de vues corrélatif à l'exposé de Monsieur le Ministre, il y a lieu de retenir ce qui suit :

- depuis la mise en place du permis à points en 2002, le nombre de tués sur les routes luxembourgeoises a diminué de plus de la moitié. Ainsi, même si ce n'est pas là la seule raison pour expliquer cette baisse sensible, les statistiques montrent qu'il existe une corrélation évidente entre l'évolution des accidents graves et l'instauration du permis à points ;

- les statistiques montrent également de manière évidente que la conduite sous l'emprise d'alcool et la vitesse excessive sont deux problèmes fondamentaux sur les routes. C'est

d'ailleurs pour cette raison que le projet de loi sous rubrique met l'accent sur ces infractions qui sont réputées être à l'origine des accidents graves ;

- le problème de la conduite sous l'emprise d'alcool semble être un phénomène global et non pas un phénomène limité aux jeunes dans notre société. Les statistiques sont en effet relativement éparpillées en ce qui concerne l'âge des contrevenants ;

- étant donné que les nouveaux tests de dépistage des stupéfiants n'ont été mis en place que depuis six mois, aucune statistique n'est à ce jour disponible. Il est cependant évident que la conduite sous l'emprise de drogue est un problème notable ;

- la prise de certains médicaments est susceptible d'altérer la vigilance au volant. La consommation d'alcool associée à ces médicaments aggrave évidemment la situation. Le statut juridique de cette situation est cependant quelque peu imprécis ;

- même s'il semble de bon sens d'interdire de fumer dans les voitures en présence d'un enfant, il n'est pas prévu de légiférer sur ce point. Le cas échéant, cette réglementation serait de toute façon, du ressort du Ministre ayant la Santé dans ses attributions et non pas du Ministre ayant les Transports dans ses attributions ;

- dans ce même contexte, Monsieur le Ministre prône une certaine circonspection en arguant du fait qu'il est impossible de punir le fait d'écouter la radio, de manger ou encore de fumer au volant, même s'il est vrai que toutes ces actions diminuent la concentration ;

- le délit de grande vitesse est une infraction répondant à la fois aux deux conditions suivantes : excès de vitesse dépassant de plus de 50% le plafond réglementaire par rapport à la vitesse maximale autorisée (la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à la vitesse maximale autorisée) et récidive intervenant au cours des trois années après une première contravention grave ou une condamnation pour un délit, en matière de vitesse. Le délit de grande vitesse joue donc uniquement en cas de récidive. Comme tout délit routier, le délit de grande vitesse est toujours renvoyé devant un tribunal et peut être assorti d'une peine de prison comprise entre 8 jours et 3 ans et d'une amende comprise entre 500 et 10.000 euros. A noter que le projet de loi n°6399 n'apporte aucune modification ni quant à la définition du délit de grande vitesse ni quant à la hauteur des peines encourues et qu'il se borne à adapter le barème de points retirés ;

- il peut être procédé au retrait immédiat du permis de conduire à l'égard des conducteurs qui ont commis l'une des infractions suivantes :
    - conduite d'un véhicule avec un taux d'alcoolémie d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang,
    - excès de vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce minimum.

  Le retrait du permis de conduire vaut interdiction de conduire. Il s'agit cependant uniquement d'une interdiction de conduire provisoire qui devra, le cas échéant, être entérinée par un tribunal ;

- dans ce contexte, le projet de loi sous rubrique prévoit d'instaurer plusieurs cas où l'emploi du permis de conduire peut être limité à un ou plusieurs des trajets comme par exemple :
    - les trajets effectués dans l'intérêt de la profession de la personne concernée,
    - le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,

- le trajet effectué par la personne concernée pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec elle, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.

De l'avis d'un membre de la commission parlementaire, ce dernier point devrait être amendé afin de le rendre plus général et de l'adapter notamment au cas de parents divorcés, ayant la garde partagée de leur enfant ;

- un contrevenant non-résident pourra se voir retirer des points sur un « permis virtuel ». En effet, tout conducteur étranger circulant au Luxembourg est virtuellement titulaire de douze points qui pourront diminuer en cas d'infraction constatée par les forces de l'ordre. Dans le cas où ces douze points seraient supprimés, le conducteur ne peut plus conduire au Luxembourg ;

- Monsieur le Ministre plaide pour l'harmonisation et le renforcement de la réglementation du contrôle technique au niveau européen ;

- arguant du fait que les délais de récupération des points sont longs, un membre de la commission parlementaire suggère de mettre en place un système qui s'inspirerait du système français, qui est plus souple sans pour autant être laxiste. Selon lui, un système trop strict entraîne le risque qu'un nombre croissant de personnes puissent rouler sans permis. Il est donc d'avis qu'il faudrait, d'une part, mener une campagne de sensibilisation sur les risques de la conduite sans permis et, d'autre part, réviser le système du permis à points en permettant aux conducteurs de récupérer plus rapidement leurs points retirés s'ils adoptent un comportement responsable au volant. Cette révision permettrait de donner une connotation positive à la future loi et de la faire mieux accepter par la population. Monsieur le Ministre, tout en insistant sur les dangers de la conduite sans permis et sur l'obligatoire sévérité envers un tel comportement, propose de charger ses services d'examiner le système français et d'évaluer sa possible transposition en droit national.

Les membres de la Commission du Développement durable examinent également l'avis du Conseil d'Etat datant du 23 octobre 2012. Ils constatent d'emblée qu'aucune opposition formelle n'a été émise en ce qui concerne le volet central du projet de loi, à savoir la révision du système du permis à points. La Haute Corporation recommande cependant vivement de maintenir un système actuel de retrait des points.

Les responsables du Ministère ne rejoignent pas l'argumentation du Conseil d'Etat en la matière, et notamment celle relative à la rupture partielle de la logique inhérente au régime légal actuel. Ils sont au contraire d'avis que les propositions de modification s'inscrivent parfaitement dans la logique du barème actuel, en ce sens que l'accent est mis sur les infractions qui sont réputées être à l'origine des graves accidents de la route.

Les membres de la commission parlementaire ont plutôt tendance à approuver l'argumentation du Conseil d'Etat, selon lequel le nombre de points retirés doit rester proportionnel à la gravité du fait, alors que la logique implémentée par le projet de loi ne répond plus à cette nécessaire proportionnalité. Ils recommandent donc aux responsables gouvernementaux de réfléchir à la possibilité de respecter la logique de la Haute Corporation en amendant le projet de loi afin de prévoir qu'une contravention entraînerait le retrait de 0 ou 1 point, une contravention grave le retrait de 2 ou 3 points et un délit le retrait de 4 points ou plus.

Dans ce contexte et afin de se faire une idée globale de la situation et de pouvoir prendre une décision en toute connaissance de cause, les membres de la Commission demandent de recevoir un relevé détaillé et exhaustif, sous forme de tableau, de toutes les infractions, du nombre de points retirés et des montants des amendes encourues.

Le Conseil d'Etat émet, par contre, plusieurs oppositions formelles sur les points suivants :

- à l'article II, il constate que la disposition prévoyant que la compétence de délivrer les permis de conduire appartient au ministre du ressort et à son délégué se heurte aux dispositions de l'article 76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc d'organiser son Gouvernement. Il n'est dès lors pas permis au législateur d'organiser au sein du pouvoir exécutif des délégations d'un membre du Gouvernement à un fonctionnaire. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au maintien des mots « ou son délégué » dans le texte. Les membres de la Commission donneront suite à cette critique ;

- le Conseil d'Etat s'oppose à l'intégration du numéro d'immatriculation et du signe distinctif national dans un seul et même support en vue de la préservation du patrimoine automobile, car cette disposition est contraire à la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975. Les membres de la commission parlementaire donneront également suite à cette remarque ;

- le Conseil d'Etat s'oppose formellement au renvoi à un règlement grand-ducal pour la détermination des conditions d'admission des instructeurs agréés à l'endroit de l'article V. Les membres de la Commission décident d'inscrire ces dispositions dans la loi ;

- la Haute Corporation s'oppose formellement à la disposition de l'article VII qui prévoit de conférer aux candidats policiers la prérogative de donner des injonctions aux usagers de la route, prérogative normalement réservée à des fonctionnaires assermentés. Si Monsieur le Ministre comprend l'argumentation juridique du Conseil d'Etat, il regrette que les candidats policiers ne puissent compléter leur formation sur le terrain. Après un bref échange de vues, il est convenu de donner suite à la remarque du Conseil d'Etat et de supprimer cette disposition, tout en cherchant des solutions pratiques afin de compléter la formation des candidats policiers ;

- à l'article XIII et au regard des problèmes de conformité par rapport aux exigences du droit européen en ce qui concerne le montant de la consignation à payer par le contrevenant routier non-résident qui préfère la verbalisation en vue d'un procès au paiement de l'avertissement taxé, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la version actuelle du texte. Il propose de fixer la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé mais augmenté des frais de justice usuellement appliqués. Les membres de la Commission entendent donner suite à cette remarque ;

- la formule de promulgation ne fait pas partie du dispositif d'une loi. Dès lors, le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que l'article XVI du projet de loi soit supprimé, car il est contraire aux exigences de l'article 34 de la Constitution. Il sera également donné suite à cette remarque.

Au cours d'une prochaine réunion, la Commission du Développement durable procédera à l'examen détaillé des articles du projet de loi. Dans ce contexte, les responsables du Ministère sont chargés d'élaborer une proposition de texte qui réponde à la fois aux remarques du Conseil d'Etat et aux observations émises ci-dessus par les membres de la Commission.

3. Divers

Les prochaines réunions auront lieu le 16 janvier 2013, respectivement à 10h30 et à 14h00.

Luxembourg, le 17 janvier 2013

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

ANNEXE

Projet de loi 6399

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

Présentation à la Commission du Développement durable – 10 janvier 2013

Aménagement du territoire
Environnement
Transports
Travaux publics
Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Contexte

Le projet de loi 6399

- s'inscrit dans le cadre de la **politique gouvernementale** en matière de sécurité routière
- reprend certaines mesures inscrites au **plan d'action « sécurité routière »,** entériné par les principaux acteurs en matière de sécurité routière
- a été élaboré ensemble avec La Sécurité Routière, l'ACL, l'Association des Victimes de la Route, le ministère de la Justice, le ministère de l'Intérieur et à la Grand Région, le Parquet général et la Police grand-ducale
- a comme objectif principal la **lutte contre l'insécurité routière** en particulier par une révision du barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

6399 - Dossier consolidé : 448

Permis à points – Historique et objectifs

- introduit le 1er novembre 2002 (loi du 2 août 2002)
- instrument relevant du droit administratif
- système éducatif et dissuasif avant d'être répressif

<u>rôle éducatif</u>

⇒ chaque titulaire du permis de conduire est personnellement responsable de la gestion de son capital de points

⇒ formations (récupération de points / droit de conduire)

<u>caractère dissuasif</u>

⇒ suspension du droit de conduire en cas d'épuisement des points

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Le système du permis à points

Chaque conducteur dispose d'un capital de 12 points.

Certaines infractions au Code de la Route entraînent une perte de points. Le retrait de points est proportionnel au degré de gravité de la faute, établi par le barème de réduction de points.

Une seule infraction *(homicide involontaire)* peut faire perdre jusqu'à 6 points. Plusieurs infractions constatées simultanément peuvent faire perdre jusqu'à 8 points. Aucune infraction n'entraîne la perte de l'ensemble des points.

Le retrait de points devient effectif au moment où la décision judiciaire devient irrévocable ou du paiement de l'avertissement taxé.

Le délai de récupération des points est de 3 ans.

La participation à un stage d'1 jour permet de récupérer 3 points sans que le nouveau total puisse dépasser 12 points et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans.

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

6399 - Dossier consolidé : 449

Le système du permis à points

La perte de l'ensemble des points entraîne une suspension du droit de conduire de 12 mois (nouvelle perte de l'ensemble des points dans un délai de 3 ans: suspension de 24 mois).

Le retour au permis s'effectue après un cours de sensibilisation de 5 jours.

Lors de la restitution, le permis est à nouveau doté de 12 points.

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Permis à points – Quelques chiffres

(valeurs juillet 2012)

Depuis le 1er novembre 2002

- **477.893** points retirés
- **150.518** conducteurs concernés
- **1.859** conducteurs ont perdu l'ensemble des points

- avertissements taxés: **333.701** points
- condamnations judiciaires: **144.192** points dont
  - ✓**alcool** **65.828** points (45,65%)
  - ✓**vitesse** **35.654** points (24,73%)
  - ✓**défaut d'assurance** **9.808** points (6,80%)
  - ✓**délit de fuite** **9.608** points (6,66%)
  - ✓**autres** **23.294** points (16,15%)

Pour un développement durable

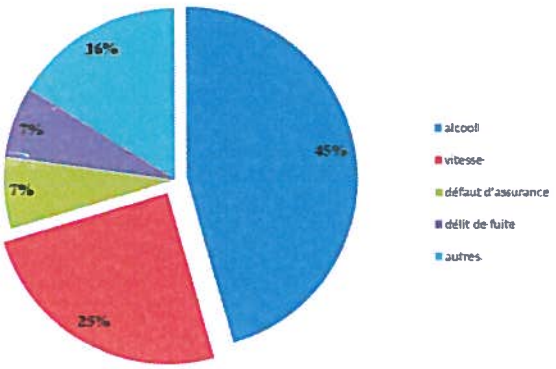
LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

6399 - Dossier consolidé : 450

Permis à points – Quelques chiffres

(valeurs juillet 2012)

Condamnations judiciaires



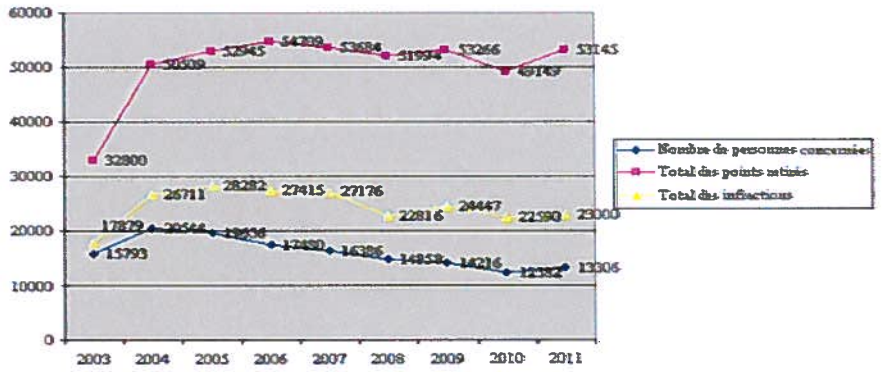
Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Permis à points – Quelques chiffres

(valeurs décembre 2011)

Evolution sur plusieurs années



Pour un développement durable

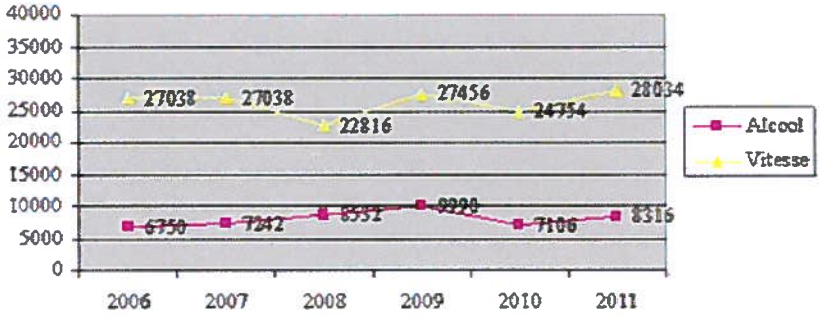
LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

6399 - Dossier consolidé : 451

Permis à points – Quelques chiffres

(valeurs decembre 2011)

Points retirés pour vitesse excessive et alcool au volant



Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Bilan des accidents 2011

Sur 30 accidents mortels ayant entraîné 33 morts:

- 12 sont en relation avec la consommation d'alcool
  - 4 avec un taux d'alcool variant entre 0,5 -1,1%°
  - 8 avec un taux d'alcool égal ou supérieur à 1,2%°

soit 40%

- 14 sont dus à une vitesse excessive

soit 46%

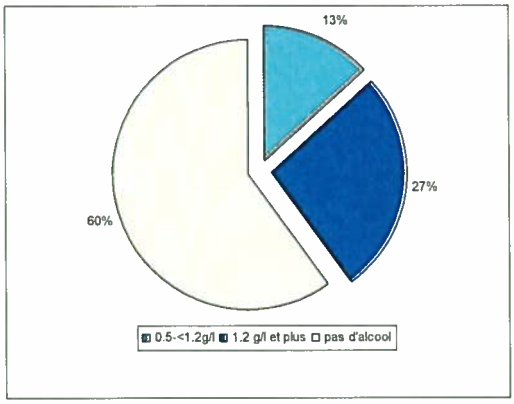
Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

6399 - Dossier consolidé : 452

Bilan des accidents 2011

Alcool, cause présumée des accidents mortels



Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Permis à points – Constats

- la vitesse et l'alcool constituent les principales causes (présumées) des accidents
- le nombre des infractions en relation avec l'alcool et la vitesse est en augmentation
- le nombre des récidivistes est en hausse
- la majorité des pertes de points sont liées à l'excès de vitesse et à l'abus d'alcool
- le barème luxembourgeois des réductions de points est en général moins sévère que celui de la France et de l'Espagne, qui appliquent un système de permis à points similaire à celui du Luxembourg

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

6399 - Dossier consolidé : 453

Permis à points – Adaptations préconisées

➢ **Augmentation du nombre de points à retirer**

⇒ alcool, drogues et médicaments au volant

⇒ excès de vitesse

⇒ non-port de la ceinture de sécurité ou du casque, siège enfant

➢ **4 nouvelles infractions**

⇒ excès de vitesse donnant lieu au retrait immédiat du permis de conduire

⇒ inobservation du signal routier « Accès interdit »

⇒ inobservation d'une distance de sécurité entre véhicules

⇒ téléphone au volant

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Permis à points – Adaptations préconisées

Infractions	Points
Conduite – stupéfiants/médicaments	**6** (4)
Conduite – alcoolémie ≥1,2 ‰	**6** (4)
Conduite – alcoolémie ≥0,8 ‰ - <1,2 ‰	**4** (2)
Délit de grande vitesse	**6** (4)
Excès de vitesse retrait immédiat	**4** (2)
Circulation en sens interdit	**2** (0)
Non-respect inter-distances	**2** (0) (74€ → **145€**)
Non-port de la ceinture, du casque …	**2** (1) (49€ → **145€**)
Téléphone au volant	**1** (0) (74€ → **145€**)

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG Ministère du Développement durable et des Infrastructures

6399 - Dossier consolidé : 454

Autres mesures préconisées

1. limiter à quelques cas précis les exceptions à l'interdiction de conduire et au retrait administratif du permis de conduire
2. ériger en contraventions graves, l'inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un siège enfant adapté
3. aligner les seuils actuels en matière de drogues au volant à ceux figurant dans la récente législation belge qui, en son temps, a servi de base pour la mise en place du cadre légal au Luxembourg
4. prévoir certains cas dans lesquels le recours à la batterie de tests standardisée dans le cadre du dépistage de stupéfiants n'est pas requis
5. régulariser la situation des candidats de police dans le domaine de la circulation routière, qui sont amenés à réguler la circulation et par conséquent à donner des injonctions aux usagers de la route

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Autres mesures préconisées

6. autoriser l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile
7. permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg
8. créer la possibilité, dans le cas de la transcription, au nom d'un propriétaire résidant au Grand-Duché de Luxembourg, d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique européen, de renoncer sous certaines conditions au contrôle technique
9. redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées par la pratique

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

6399 - Dossier consolidé : 455

Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

Volet révision du système du permis à points:

PAS D'OPPOSITION FORMELLE

mais **RECOMMANDATION DE NE RIEN CHANGER**

aux motifs suivants:

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

1. Hasardeux de comparer le système luxembourgeois à des systèmes étrangers de permis à points
2. Rupture partielle avec la logique inhérente au régime légal actuel
3. Absence d'analyse sur les causes de l'augmentation 1) des infractions en matière d'excès de vitesse et d'alcool au volant et 2) du nombre des récidivistes
4. Absence de bilan du nouveau régime de sanction visant en particulier les conducteurs multirécidivistes
5. Absence d'évaluation du taux des hypothèses faisant perdre des points pour deux ou plusieurs infractions constatées en une seule fois
6. Défaut d'établir la proportionnalité des infractions « nouvelles » dans la production d'accidents graves

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

6399 - Dossier consolidé : 456

Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

Les oppositions formelles:

1.« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué délivre les permis de conduire civils …»

⇒OPPOSITION FORMELLE: maintien des mots « ou son délégué », car contraire à l'article76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc d'organiser son Gouvernement

2. Intégration du numéro d'immatriculation et du signe distinctif national dans un seul et même support en vue de la préservation du patrimoine automobile

⇒OPPOSITION FORMELLE: contraire à la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

3. Renvoi à un règlement grand-ducal pour la détermination des conditions d'admission des instructeurs agréés

⇒ OPPOSITION FORMELLE: à prévoir dans la loi sinon contraire à la Constitution

4. Conférer à des agents stagiaires de la police grand-ducale des prérogatives normalement réservées à des fonctionnaires assermentés

⇒ OPPOSITION FORMELLE: à supprimer sinon violation flagrante des principes institutionnels selon lesquels l'Etat luxembourgeois est censé exercer ses pouvoirs

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG Ministère du Développement durable et des Infrastructures

6399 - Dossier consolidé : 457

Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

5. Problème de conformité du montant de la consignation à payer par le contrevenant routier non-résident (double de celui de l'avertissement taxé) qui préfère au paiement de l'avertissement taxé, d'être verbalisé en vue d'un procès

⇒ OPPOSITION FORMELLE: contraire à la jurisprudence européenne, d'où fixer la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé mais augmenté des frais de justice usuellement appliqués

6. Formule de promulgation

⇒ OPPOSITION FORMELLE: à supprimer, alors que ne fait pas partie du dispositif d'une loi

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Projet de loi 6399

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

MERCI!

Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

6399 - Dossier consolidé : 458

37

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2011-2012

RM/vg

Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 20 mars 2012

ORDRE DU JOUR :

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions jointes des 16 et 28 février et de la réunion du 7 mars 2012

2. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
   - Désignation d'un rapporteur

3. 6411 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) N° 995/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 20 octobre 2010 établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché
   - Désignation d'un rapporteur

4. 6412 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 2173/2005 du Conseil du 20 décembre 2005 concernant la mise en place d'un régime d'autorisation FLEGT relatif aux importations de bois dans la Communauté européenne
   - Désignation d'un rapporteur

5. 6287 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée technique agricole à Gilsdorf
   - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

6. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières
   - Rapporteur : Monsieur Lucien Clement
   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval
   - Rapporteur : Madame Marie-Josée Frank
   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

8. 6302 Projet de loi

a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone
b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et la gestion des déchets
c) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau
d) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale
- Rapporteur : Monsieur Marcel Oberweis
- Continuation de l'examen du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat

9. COM (2012) 82 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS
ASSURER L'ACCES AUX MATIERES PREMIERES POUR LE BIEN-ETRE FUTUR DE L'EUROPE
PROPOSITION DE PARTENARIAT D'INNOVATION EUROPEEN CONCERNANT LES MATIERES PREMIERES
- Examen du document

10. Demande du groupe *déi gréng* concernant l'établissement d'un plan de tir pour certaines espèces de grand gibier

11. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, Mme Anne Brasseur, M. Lucien Clement, Mme Marie-Josée Frank, M. Henri Kox (remplaçant M. Camille Gira), M. Lucien Lux (remplaçant M. Roger Negri), Mme Lydia Mutsch, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer,

M. Marco Schank, Ministre délégué au Développement durable et aux Infrastructures

M. Tom Schram, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures,

M. Jean Leyder, M. Patrick Recken, de l'Administration des bâtiments publics,

M. Alex Fixmer, du Fonds Belval,

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. Adoption des projets de procès-verbal des réunions jointes des 16 et 28 février et de la réunion du 7 mars 2012

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

2. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Madame Marie-Josée Frank est désignée Rapportrice du projet de loi 6399.

3. 6411 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (UE) N° 995/2010 du Parlement Européen et du Conseil du 20 octobre 2010 établissant les obligations des opérateurs qui mettent du bois et des produits dérivés sur le marché

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi 6411.

4. 6412 Projet de loi concernant certaines modalités d'application et la sanction du règlement (CE) N° 2173/2005 du Conseil du 20 décembre 2005 concernant la mise en place d'un régime d'autorisation FLEGT relatif aux importations de bois dans la Communauté européenne

Monsieur Marcel Oberweis est désigné Rapporteur du projet de loi 6412.

5. 6287 Projet de loi relatif à la construction d'un Lycée technique agricole à Gilsdorf

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Suite à quelques corrections matérielles, le document est adopté, les groupes parlementaires DP et *déi gréng* votant contre.

La Commission propose de retenir le modèle n°1 comme temps de parole pour les débats en séance publique.

6. 6295 Projet de loi concernant la gestion de la sécurité des infrastructures routières

Monsieur le Rapporteur présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Le document est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose de retenir le modèle de base comme temps de parole pour les débats en séance publique.

7. 6356 Projet de loi relatif à la construction du Bâtiment Laboratoires, de la Halle d'Essais Ingénieurs et de l'équipement de la deuxième Centrale de production de froid à Belval

Madame la Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent.

Le document est ensuite adopté à l'unanimité des membres présents.

La Commission propose de retenir le modèle de base comme temps de parole pour les débats en séance publique.

8. 6302 Projet de loi
a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone
b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et la gestion des déchets
c) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau
d) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale

Il est brièvement rappelé qu'au cours de la réunion du 18 janvier dernier, les membres de la commission parlementaire avaient décidé à l'unanimité que le stockage géologique du CO2 devrait être interdit au Luxembourg. Pour ce faire, deux options avaient alors été envisagées :

1) le vote d'une loi consistant à interdire purement et simplement le stockage de CO_2 sur le territoire luxembourgeois. Cette première option est celle retenue par la République autrichienne qui a voté une loi prévoyant d'interdire aussi bien l'exploration afin d'évaluer le potentiel et la capacité de stockage géologique du CO2 que le stockage du CO2 proprement dit (*« Bundesgesetz über das Verbot der geologischen Speicherung von Kohlenstoffdioxid »*) ;

2) le vote d'une loi plus exhaustive, à l'image de celle proposée par le Gouvernement dans le projet de loi 6302, dans le but d'assurer, d'une part, une transposition fidèle et complète de la directive 2009/31/CE en évitant ainsi tout risque de poursuite pour non-transposition de la directive de la part de la Commission européenne et, d'autre part, d'éviter tout risque d'insécurité juridique.

Dans un souci de compromis, il est finalement retenu de voter le texte tel qu'initialement prévu par le Ministère, sous réserve bien entendu d'éventuels amendements à y apporter à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat, et d'intercaler dans le texte de la loi un article visant à interdire expressément le stockage de dioxyde de carbone dans le pays, en se basant sur l'article 4 de la directive.

Les membres de la Commission se déclarent d'accord avec une transposition selon le principe *« toute la directive, rien que la directive »*, mais prennent acte de ce que la transposition sera dénuée de tout effet pratique.

Ils procèdent donc à l'examen des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat.

Article 1er

L'article précise l'objet et le champ d'application de la future loi et se lit comme suit :

Art. 1er. Objet et champ d'application
1. La présente loi établit un cadre juridique pour le stockage géologique, en toute sécurité pour l'environnement, du dioxyde de carbone (CO2) afin de contribuer à la lutte contre le changement climatique.
2. L'objectif du stockage géologique du CO2, en toute sécurité pour l'environnement, est le confinement permanent du CO2 de façon à prévenir et, lorsque cela est impossible, à supprimer le plus possible les effets néfastes et tout risque pour l'environnement et la santé humaine.

Le Conseil d'Etat est d'avis que cet article est sans caractère normatif et serait dès lors à supprimer. Il est cependant d'accord de le maintenir afin d'éviter que le Luxembourg ne soit exposé au reproche d'une transposition incomplète de la directive.

La commission parlementaire décide de maintenir l'article 1er.

Article 2

L'article reprend les dispositions de l'article 2, paragraphes 2 et 4 de la directive 2009/31/CE. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 2. Portée et interdiction
1. La présente loi ne s'applique pas au stockage géologique du CO2 d'une capacité de stockage totale envisagée inférieure à 100 kilotonnes, entrepris à des fins de recherche et développement ou d'expérimentation de nouveaux produits et procédés.
2. Le stockage du CO2 dans la colonne d'eau n'est pas autorisé.

Le Conseil d'Etat propose de reprendre également le paragraphe 1er de l'article 2 de la directive et de libeller cet article comme suit :

Art. 2. Portée et interdiction
(1) La présente loi s'applique au stockage géologique du dioxyde de carbone (CO2). Elle ne s'applique pas au stockage géologique du CO2 d'une capacité de stockage totale envisagée inférieure à 100 kilotonnes, entrepris à des fins de recherche et développement ou d'expérimentation de nouveaux produits et procédés.
(2) Le stockage du CO2 dans la colonne d'eau n'est pas autorisé.

La commission parlementaire est d'avis que le texte proposé par le Conseil d'Etat serait à suivre. Cependant eu égard à sa décision d'introduire un article visant à interdire expressément le stockage de dioxyde de carbone dans le pays, y compris le stockage entrepris à des fins de recherche et développement ou d'expérimentation (voir ci-dessous article 33), elle introduit un amendement en ce sens. L'article 2 se lira donc comme suit :

Art. 2. Portée et interdiction
*(1) La présente loi s'applique au stockage géologique du dioxyde de carbone (CO2). **Sous réserve des dispositions de l'article 33,** elle ne s'applique pas au stockage géologique du CO2 d'une capacité de stockage totale envisagée inférieure à 100 kilotonnes, entrepris à des fins de recherche et développement ou d'expérimentation de nouveaux produits et procédés.*
(2) Le stockage du CO2 dans la colonne d'eau n'est pas autorisé.

Article 3

L'article 3 reprend les définitions de la directive, tout en adaptant la notion de déchets à la lumière de la législation afférente, en précisant les notions « autorisation d'exploration » et

« autorisation de stockage » par référence aux législations introduisant une autorisation en la matière et en ajoutant les notions de « ministres », « administrations », « autorités concernées » et « Commission ». Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 3. Définitions
Aux fins de la présente loi, on entend par:
1. „stockage géologique du CO2“, l'injection accompagnée du stockage de flux de CO2 dans des formations géologiques souterraines;
2. „colonne d'eau“, la masse d'eau continue comprise verticalement entre la surface et les sédiments du fond;
3. „site de stockage“, un volume défini au sein d'une formation géologique, utilisé pour le stockage géologique du CO2, et les installations de surface et d'injection qui y sont associées;
4. „formation géologique“, une division lithostratigraphique au sein de laquelle s'observent des couches de roche distinctes pouvant faire l'objet d'une cartographie;
5. „fuite“, tout dégagement de CO2 à partir du complexe de stockage;
6. „complexe de stockage“, le site de stockage et le domaine géologique environnant qui est susceptible d'influer sur l'intégrité et la sécurité globales du stockage, c'est-à-dire les formations de confinement secondaires;
7. „unité hydraulique“, un espace poreux lié à l'activité hydraulique, dans lequel on observe une conductibilité de pression techniquement mesurable, et qui est délimité par des barrières d'écoulement, telles que failles, dômes salins, barrières lithologiques, ou par un amenuisement ou un affleurement de la formation;
8. „exploration“, l'évaluation des complexes de stockage potentiels aux fins du stockage géologique du CO2 au moyen d'activités menées dans les formations souterraines telles que des forages en vue d'obtenir des informations géologiques sur les strates contenues dans le complexe de stockage potentiel et, s'il y a lieu, la réalisation de tests d'injection afin de caractériser le site de stockage;
9. „autorisation d'exploration“, une ou plusieurs décisions écrites et motivées autorisant l'exploration et précisant les conditions dans lesquelles elle peut avoir lieu, délivrée par les ministres conformément aux exigences de la présente loi et au titre respectivement de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau;
10. „exploitant“, toute personne physique ou morale, du secteur public ou privé, qui exploite ou contrôle le site de stockage ou qui s'est vu déléguer un pouvoir économique déterminant à l'égard du fonctionnement technique de ce site de stockage;
11. „autorisation de stockage“, une ou plusieurs décisions écrites et motivées autorisant le stockage géologique du CO2 dans un site de stockage par l'exploitant, et précisant les conditions dans lesquelles il peut avoir lieu, délivrée par les ministres conformément aux exigences de la présente loi et au titre respectivement de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau;
12. „modification substantielle“, toute modification non prévue dans l'autorisation de stockage qui, de l'avis des ministres, est susceptible d'avoir des effets sensibles sur l'environnement ou la santé humaine;
13. „flux de CO2“, un flux de substances qui résulte des procédés de captage du CO2;
14. „déchets“, la définition qui en est donnée à l'article 3 point a) de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets;
15. „zone de diffusion du CO2“, le volume de CO2 qui diffuse dans la formation géologique;
16. „migration“, le déplacement du CO2 au sein du complexe de stockage;
17. „irrégularité notable“, toute irrégularité dans les opérations d'injection ou de stockage, ou concernant l'état du complexe de stockage proprement dit, qui implique un risque de fuite ou un risque pour l'environnement ou la santé humaine;
18. „risque significatif“, la combinaison entre la probabilité de survenance d'un dommage et la gravité de celui-ci, qu'il est impossible de méconnaître sans remettre en cause l'objet de la présente loi pour le site de stockage concerné;

19. „mesures correctives“, les mesures prises pour corriger les irrégularités notables ou pour stopper les fuites afin d'éviter ou d'arrêter le dégagement de CO2 à partir du complexe de stockage;
20. „fermeture“ d'un site de stockage, l'arrêt définitif de l'injection de CO2 dans ce site de stockage;
21. „postfermeture“, la période faisant suite à la fermeture d'un site de stockage, y compris la période qui suit le transfert de responsabilité au ministre ayant l'Environnement dans ses attributions;
22. „réseau de transport“, le réseau de pipelines, y compris les stations de compression associées, destiné à transporter le CO2 jusqu'au site de stockage;
23. „ministre(s)“, les ministres ayant respectivement l'Environnement, le Travail et l'Intérieur dans leurs attributions, agissant chacun dans le cadre de ses compétences respectives.
Les compétences respectives des ministres sont, le cas échéant, précisées dans les articles ci-après;
24. „administration(s)“, l'Administration de l'environnement, l'Inspection du travail et des mines et l'Administration de la gestion de l'eau, chacune agissant dans le cadre de ses attributions légales sans préjudice des compétences précisées dans la présente loi;
25. „autorités concernées“, les ministres, les administrations, l'administration des Services de Secours et la ou les commune(s) compétente(s);
26. „Commission“, la Commission européenne.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler à l'égard de cet article. Cependant, compte tenu de ses observations en relation avec l'article 32, la référence à la loi relative aux déchets du 17 juin 1994 au point 14) doit être remplacée par la référence à la nouvelle loi qui a été votée en date du 1er février 2012. Le point 14) se lira donc comme suit :

14. "déchets", la définition qui en est donnée à l'article 4 point 1) de la loi du 21 mars 2012 relative aux déchets ;

Article 4

L'article 4 énumère les annexes à la loi et prévoit qu'un règlement grand-ducal puisse les modifier notamment à l'occasion d'une modification des annexes de la directive 2009/31/CE. Dans sa version initiale, il se lit comme suit :

Art. 4. Annexes
Font partie intégrante de la présente loi, les annexes suivantes:
Annexe I: critères de caractérisation et d'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs visés à l'article 5, paragraphe 3.
Annexe II: critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance visé à l'article 14, paragraphe 2, ainsi que pour la surveillance postfermeture.
Les annexes peuvent être modifiées ou complétées par règlement grand-ducal.

Pour mémoire, les deux annexes sont libellées comme suit :

ANNEXE I
Critères de caractérisation et d'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs visés à l'article 5, paragraphe 3

La caractérisation et l'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs visées à l'article 5, paragraphe 3, s'effectuent en trois étapes selon les meilleures pratiques en vigueur au moment de l'évaluation et les critères ci-après. Des dérogations à un ou plusieurs de ces critères peuvent être autorisées par les ministres à condition que l'exploitant ait apporté la preuve que cela ne nuit pas à l'efficacité de la caractérisation et de l'évaluation pour les déterminations prévues à l'article 5.

Etape 1: Collecte des données

Il convient de rassembler suffisamment de données pour construire un modèle géologique volumétrique et tridimensionnel (3D) statique du site de stockage et du complexe de stockage y compris la roche couverture, ainsi que des environs y compris les zones communiquant par des phénomènes hydrauliques. Ces données concernent au minimum les caractéristiques intrinsèques suivantes du complexe de stockage:
a) géologie et géophysique;
b) hydrogéologie (en particulier, les masses d'eau souterraines telles que définies dans la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau, ainsi que l'existence d'aquifères destinés à la consommation);
c) ingénierie des réservoirs (y compris calculs volumétriques du volume du pore pour l'injection du CO2 et capacité finale de stockage);
d) géochimie (vitesses de dissolution, vitesses de minéralisation);
e) géomécanique (perméabilité, pression de fracture);
f) sismicité;
g) présence de voies de passage naturelles ou créées par l'homme, y compris les puits et les forages, qui pourraient donner lieu à des fuites, et état de ces chemins de fuite.
Des documents sont présentés concernant les caractéristiques ci-après des alentours du complexe:
h) domaines entourant le complexe de stockage susceptibles d'être affectés par le stockage de CO2 dans le site de stockage;
i) distribution de la population dans la région au-dessous de laquelle se situe le site de stockage;
j) proximité de ressources naturelles importantes [en particulier sites Natura 2000 conformément à la directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages et à la directive 92/43/CEE du Conseil du 21 mai 1992 concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, aquifères d'eau potable et hydrocarbures];
k) activités autour du complexe de stockage et interactions possibles avec ces activités (par exemple, exploration, production et stockage d'hydrocarbures, exploitation géothermique des aquifères et utilisation de réserves d'eau souterraines);
l) proximité des sources potentielles de CO2 (y compris estimations de la masse totale potentielle de CO2 pouvant faire l'objet d'un stockage dans des conditions économiquement avantageuses) et réseaux de transport adéquats;
m) les zones de protection telles que définies à l'article 44 de la loi précitée du 19 décembre 2008.

Etape 2: Construction du modèle géologique tridimensionnel statique

A l'aide des données collectées lors de l'étape 1, il s'agit de construire un modèle ou une série de modèles géologiques tridimensionnels statiques du complexe de stockage proposé, y compris la roche couverture et les zones et fluides communiquant par des phénomènes hydrauliques, en utilisant des simulateurs de réservoirs sur ordinateur. Le ou les modèles géologiques statiques caractérisent le complexe sous les angles suivants:
a) structure géologique du piège naturel;
b) propriétés géomécaniques et géochimiques et propriétés d'écoulement du réservoir, des couches sus-jacentes (roche couverture, formations étanches, horizons poreux et perméables) et des formations environnantes;
c) caractérisation du système de fractures et présence éventuelle de voies de passage créées par l'homme;
d) superficie et hauteur du complexe de stockage;
e) volume de vide (y compris répartition de la porosité);
f) répartition des fluides dans la situation de référence;

g) toute autre caractéristique pertinente.
L'incertitude associée à chacun des paramètres utilisés pour construire le modèle est évaluée en élaborant une série de scénarios pour chaque paramètre, et en calculant les intervalles de confiance appropriés. L'incertitude éventuellement associée au modèle proprement dit est également évaluée.

Etape 3: Caractérisation du comportement dynamique du stockage, caractérisation de la sensibilité, évaluation des risques

Les caractérisations et l'évaluation reposent sur une modélisation dynamique comprenant des simulations d'injection de CO2 dans le site de stockage avec différents pas de temps à l'aide du ou des modèles géologiques tridimensionnels statiques fournis par le simulateur du complexe de stockage sur ordinateur conçu à l'étape 2.

Etape 3.1: Caractérisation du comportement dynamique du stockage

Les facteurs suivants sont au moins pris en considération:
a) débits d'injection possibles et propriétés des flux de CO2;
b) efficacité de la modélisation couplée des processus (c'est-à-dire la façon dont les divers effets reproduits par le ou les simulateurs interagissent);
c) processus réactifs (c'est-à-dire la façon dont les réactions du CO2 injecté avec les minéraux in situ sont intégrées dans le modèle);
d) simulateur de réservoir utilisé (plusieurs simulations peuvent s'avérer nécessaires pour valider certaines observations);
e) simulations à court et long termes (pour déterminer le devenir du CO2 et son comportement au cours des siècles et des millénaires, ainsi que la vitesse de dissolution du CO2 dans l'eau).
La modélisation dynamique fournit des informations sur:
f) la pression et la température de la formation de stockage en fonction du débit d'injection et de la quantité injectée cumulée dans le temps;
g) la superficie et la hauteur de la zone de diffusion du CO2 en fonction du temps;
h) la nature du flux de CO2 dans le réservoir, ainsi que le comportement des phases;
i) les mécanismes et les vitesses de piégeage du CO2 (y compris les points de fuite et les formations étanches latérales et verticales);
j) les systèmes de confinement secondaires au sein du complexe de stockage global;
k) la capacité de stockage et les gradients de pression du site de stockage;
l) le risque de fracturation des formations de stockage et de la roche couverture;
m) le risque de pénétration du CO2 dans la roche couverture;
n) le risque de fuite à partir du site de stockage (par exemple, par des puits abandonnés ou mal scellés);
o) la vitesse de migration (dans les réservoirs ouverts);
p) les vitesses de colmatage des fractures;
q) les modifications dans la chimie des fluides, ainsi que les réactions subséquentes intervenant dans les formations (par exemple, modification du pH, formation de minéraux) et l'intégration de modélisation réactive pour évaluer les effets;
r) le déplacement des fluides présents dans les formations;
s) l'accroissement de la sismicité et de l'élévation au niveau de la surface.

Etape 3.2: Caractérisation de la sensibilité

Des simulations multiples sont réalisées pour déterminer la sensibilité de l'évaluation aux hypothèses posées concernant certains paramètres. Les simulations sont réalisées en faisant varier les paramètres dans le ou les modèles géologiques statiques et en modifiant les fonctions du débit et les hypothèses s'y rapportant lors de la modélisation dynamique. Une sensibilité appréciable est prise en compte dans l'évaluation des risques.

Etape 3.3: Evaluation des risques

L'évaluation des risques est notamment constituée des composantes ci-après:
3.3.1. Caractérisation des dangers
La caractérisation des dangers consiste à caractériser le risque de fuite à partir du complexe de stockage, tel qu'il est établi par la modélisation dynamique et la caractérisation de la sécurité décrites ci-dessus. A cet effet, les aspects suivants sont notamment pris en considération:
a) les chemins de fuite potentiels;
b) l'ampleur possible des fuites pour les chemins de fuite recensés (débits);
c) les paramètres critiques pour le risque de fuite (par exemple, pression maximale du réservoir, débit d'injection maximal, température, sensibilité du ou des modèles géologiques statiques aux diverses hypothèses);
d) les effets secondaires du stockage de CO2, notamment les déplacements des fluides contenus dans les formations et les nouvelles substances créées par le stockage de CO2;
e) tout autre facteur pouvant représenter un danger pour la santé humaine ou pour l'environnement (par exemple, structures physiques associées au projet).
La caractérisation des dangers couvre toutes les conditions d'exploitation possibles permettant de tester la sécurité du complexe de stockage.
3.3.2. Evaluation de l'exposition – basée sur les caractéristiques de l'environnement et la distribution et les activités de la population humaine au niveau du complexe de stockage ainsi que sur le comportement et le devenir potentiels du CO2 s'échappant par les chemins de fuite mis en évidence lors de l'étape 3.3.1.
3.3.3. Evaluation des effets – basée sur la sensibilité d'espèces, de communautés ou d'habitats particuliers aux fuites potentielles envisagées à l'étape 3.3.1. Le cas échéant, il convient de tenir compte des effets d'une exposition à des concentrations élevées de CO2 dans la biosphère [y compris dans les sols, les sédiments marins et les eaux benthiques (asphyxie, hypercapnie) et du pH réduit dans ces environnements, du fait des fuites de CO2]. L'évaluation porte également sur les effets d'autres substances éventuellement présentes dans les flux de CO2 qui s'échappent (impuretés présentes dans le flux d'injection ou nouvelles substances créées par le stockage du CO2). Ces effets sont envisagés pour différentes échelles temporelles et spatiales, et sont associés à des fuites d'ampleur variable.
3.3.4. Caractérisation des risques – elle comprend une évaluation de la sécurité et de l'intégrité du site à court et à long termes, et une évaluation du risque de fuite dans les conditions d'utilisation proposées, ainsi que des conséquences sanitaires et environnementales dans le pire des scénarios. La caractérisation des risques s'appuie sur l'évaluation des dangers, de l'exposition et des effets. Elle comporte une évaluation des sources d'incertitude identifiées au cours des étapes de caractérisation et d'évaluation du site de stockage et, si les circonstances le permettent, une description des possibilités de réduction de l'incertitude.

ANNEXE II
Critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance visé à l'article 14, paragraphe 2, ainsi que pour la surveillance postfermeture

1. Etablissement et mise à jour du plan de surveillance

Le plan de surveillance visé à l'article 14, paragraphe 2, est établi en fonction de l'analyse de l'évaluation des risques effectuée à l'étape 3 de l'annexe I, et mis à jour dans le but de satisfaire aux exigences de surveillance énoncées à l'article 14, paragraphe 1, en fonction des critères suivants:

1.1. Etablissement du plan

Le plan de surveillance détaille la surveillance à mettre en œuvre aux principaux stades du projet, notamment la surveillance de base, la surveillance opérationnelle et la surveillance postfermeture. Les éléments suivants sont précisés pour chaque phase:
a) paramètres faisant l'objet de la surveillance;
b) techniques de surveillance employées et justification du choix de ces techniques;
c) lieux de surveillance et justification de l'échantillonnage spatial;
d) fréquence d'application et justification de l'échantillonnage temporel.
Les paramètres faisant l'objet de la surveillance sont choisis de façon à répondre aux objectifs de la surveillance. Cependant, le plan prévoit toujours une surveillance continue ou intermittente des éléments suivants:
e) émissions fugitives de CO2 au niveau de l'installation d'injection;
f) débit volumique de CO2 au niveau des têtes de puits d'injection;
g) pression et température du CO2 au niveau des têtes de puits d'injection (pour déterminer le débit massique);
h) analyse chimique des matières injectées;
i) température et pression du réservoir (pour déterminer le comportement et l'état de phase du CO2).
Le choix des techniques de surveillance est fonction des meilleures techniques disponibles au moment de la conception.
Les solutions suivantes sont envisagées et le cas échéant retenues:
j) techniques permettant de détecter la présence, la localisation et les voies de migration du CO2 dans les formations souterraines et en surface;
k) techniques fournissant des informations sur le comportement pression-volume et la distribution verticale et horizontale de la zone de diffusion du CO2 afin d'ajuster la simulation numérique 3D aux modèles géologiques 3D de la formation de stockage conçus conformément à l'article 5 et à l'annexe I;
l) techniques permettant d'obtenir une large couverture en surface afin de recueillir des informations sur d'éventuels chemins de fuite non encore repérés sur toute la superficie du complexe de stockage et des environs, en cas d'irrégularité notable ou de migration de CO2 en dehors du complexe de stockage.

1.2. Mise à jour du plan

Les données recueillies lors de la surveillance sont rassemblées et interprétées. Les résultats observés sont comparés au comportement prévu par la simulation dynamique 3D du comportement pression-volume et de saturation entreprise dans le cadre de la caractérisation de la sécurité conformément à l'article 5 et à l'annexe I, étape 3.
En cas d'écart important entre le comportement observé et le comportement prévu, le modèle 3D est recalé pour rendre compte du comportement observé. Le recalage s'appuie sur les observations effectuées à partir du plan de surveillance, ainsi que sur les données supplémentaires obtenues le cas échéant pour améliorer la fiabilité des hypothèses de recalage.
Les étapes 2 et 3 de l'annexe I sont réitérées avec le ou les modèles 3D recalés afin d'obtenir de nouveaux scénarios de dangers et de nouveaux débits et afin de réviser et d'actualiser l'évaluation des risques.
Au cas où la corrélation historique et le recalage des modèles permettent de mettre en évidence de nouvelles sources de CO2 et de nouveaux chemins de fuite et débits ou de constater des écarts notables par rapport aux évaluations antérieures, le plan de surveillance est mis à jour en conséquence.

2. Surveillance postfermeture

La surveillance postfermeture est basée sur les informations assemblées et modélisées durant la mise en œuvre du plan de surveillance visé à l'article 14, paragraphe 2, et au point 1.2 de la présente annexe. Elle sert notamment à fournir les renseignements nécessaires aux fins de l'article 19, paragraphe 1.

Le Conseil d'Etat ne peut pas se déclarer d'accord à ce que des annexes faisant partie intégrante d'une loi puissent être modifiées ou complétées par règlement grand-ducal, étant donné que le respect du parallélisme des formes commande que les modifications des normes juridiques interviennent par des actes de même valeur dans la hiérarchie des normes. Il propose par conséquent de reprendre les dispositions des annexes I et II dans un règlement grand-ducal et de faire abstraction de l'article 4.

La Commission du Développement durable décide de suivre le Conseil d'Etat quant au principe de la reprise des annexes I et II dans un règlement grand-ducal. Elle décide cependant de maintenir l'article 4 et de l'amender en le formulant comme suit :

Art. 4. Critères de caractérisation et d'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs et critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance et la surveillance postfermeture
Les critères de caractérisation et d'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs visés à l'article 5, paragraphe 3 sont fixés par règlement grand-ducal. Il en est de même des critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance visé à l'article 14, paragraphe 2, ainsi que pour la surveillance postfermeture.

Etant donné que la commission parlementaire a tenu compte de la proposition du Conseil d'Etat, il y a lieu de reformuler les renvois aux annexes contenus dans les articles du projet de loi :

- l'article 5, paragraphe 1 et l'article 21 renvoient à l'annexe I ;
- les articles 14, paragraphe 2 et 18, paragraphe 3 renvoient à l'annexe II.

Ces articles devront donc être adaptés en conséquence.

Article 5

L'article 4 de la directive prévoit que les Etats membres ont le droit de déterminer les régions au sein desquelles des sites de stockage peuvent être sélectionnés, ce qui comprend le droit pour ces derniers de ne pas autoriser le stockage dans certaines parties ou la totalité de leur territoire. Les Etats membres qui ont l'intention d'autoriser le stockage sur leur territoire procèdent à une évaluation de la capacité de stockage, notamment en autorisant l'exploration. L'article sous rubrique prévoit que le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions puisse, en concertation avec le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions, faire procéder à une évaluation du potentiel et de la capacité de stockage sur l'ensemble du territoire. L'article prévoit en outre que l'exploitant qui a l'intention de procéder au stockage effectue une telle évaluation. Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit :

Art. 5. Sélection des sites de stockage
1. En vue d'évaluer le potentiel et la capacité de stockage géologique du CO2 disponible sur le territoire national, le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions peut faire procéder en concertation avec le ministre ayant l'Intérieur dans ses attributions à une étude y relative, le cas échéant, sur base d'une autorisation d'exploration visée à l'article 6. Les exploitants qui ont l'intention de procéder au stockage géologique du CO2 sont tenus de faire procéder, à leurs frais, à une telle étude couvrant la partie du territoire concernée.
2. La capacité d'une formation géologique à servir de site de stockage est déterminée grâce à une caractérisation et à une évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs au regard des critères énoncés à l'annexe I.
3. Une formation géologique n'est sélectionnée en tant que site de stockage que si, dans les conditions d'utilisation proposées, il n'existe pas de risque significatif de fuite ni de risque significatif pour l'environnement ou la santé.

Eu égard aux observations faites à l'endroit de l'article 4, le Conseil d'Etat propose de libeller comme suit le paragraphe 2 :

2. La capacité d'une formation géologique à servir de site de stockage est déterminée grâce à une caractérisation et à une évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs dont les critères sont déterminés par règlement grand-ducal.

La formulation du paragraphe 2 telle que proposée par le Conseil d'Etat est retenue par la Commission du Développement durable.

Article 6

L'article transpose les dispositions de l'article 5 de la directive concernant les autorisations d'exploration et se lit comme suit dans sa version initiale :

Art. 6. Autorisation d'exploration
1. Lorsque il résulte de l'étude dont question à l'article 5, paragraphe 1, qu'une exploration est nécessaire pour obtenir les informations requises aux fins de la sélection des sites de stockage conformément à l'article 5, l'exploration ne peut être entreprise sans autorisation d'exploration.
S'il y a lieu, la surveillance des tests d'injection peut être mentionnée dans l'autorisation d'exploration.
2. Les procédures de délivrance des autorisations d'exploration sont ouvertes à toutes les entités possédant les capacités requises et les autorisations sont délivrées ou refusées sur la base de critères objectifs, publiés et non discriminatoires.
3. La durée de validité d'une autorisation d'exploration ne dépasse pas la durée nécessaire pour réaliser l'exploration pour laquelle elle est accordée.
Toutefois, la validité de l'autorisation peut être prorogée lorsque la durée qui y est indiquée est insuffisante pour mener à son terme l'exploration concernée, à condition que celle-ci ait été réalisée conformément à l'autorisation. Les autorisations d'exploration sont délivrées pour un volume limité.
4. Le titulaire d'une autorisation d'exploration est le seul habilité à explorer le complexe de stockage de CO2 potentiel. Des usages incompatibles du complexe ne sont pas autorisés durant la période de validité de l'autorisation.

Le Conseil d'Etat note que le paragraphe 2 de cet article reprend la disposition de la directive qui prévoit que les procédures de délivrance des autorisations d'exploration sont ouvertes à toutes les entités possédant les capacités requises et les autorisations sont délivrées ou refusées sur la base de critères objectifs, publiés et non discriminatoires. Comme ces autorisations sont délivrées sur base des critères inscrits dans la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et dans la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau, il y a lieu de s'y référer dans ce paragraphe qui prendra la teneur suivante :

2. Les procédures de délivrance des autorisations d'exploration sont ouvertes à toutes les entités possédant les capacités requises et les autorisations sont délivrées ou refusées sur base des critères établis respectivement par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et par la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau.

La formulation du paragraphe 2 telle que proposée par le Conseil d'Etat est retenue par la commission parlementaire.

Article 7

L'article 7 transpose les dispositions de l'article 6 de la directive concernant les autorisations de stockage et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 7. Autorisation de stockage
1. Aucun site d'exploitation ne peut être exploité sans autorisation de stockage. L'autorisation ne peut être délivrée que pour un seul exploitant par site de stockage. Des usages incompatibles du complexe ne sont pas autorisés sur le site.
2. Les procédures de délivrance des autorisations de stockage sont ouvertes à toutes les entités possédant les capacités requises et les autorisations sont délivrées sur la base de critères objectifs, publiés et transparents.
3. Sans préjudice des exigences de la présente loi, l'autorisation de stockage relative à un site donné est accordée en priorité au titulaire de l'autorisation d'exploration de ce site, à condition que l'exploration du site en question soit achevée, que toutes les conditions prévues dans l'autorisation d'exploration aient été respectées et que la demande d'autorisation de stockage soit déposée pendant la période de validité de l'autorisation d'exploration.
Des usages incompatibles du complexe ne sont pas autorisés durant la procédure de délivrance de l'autorisation.

Le Conseil d'Etat réitère ses observations faites à l'endroit de l'article 6 quant à la formulation du paragraphe 2. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat et de reformuler, à l'instar du paragraphe 2 de l'article 6, le paragraphe 2 de l'article 7. Le texte amendé se lira comme suit :

2. Les procédures de délivrance des autorisations de stockage sont ouvertes à toutes les entités possédant les capacités requises et les autorisations sont délivrées ou refusées sur base des critères établis respectivement par la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et par la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau.

Article 8

L'article 7 de la directive précise les informations minimales à joindre à une demande de permis de stockage. L'article 8 du projet de loi reprend, en tant qu'éléments complémentaires, les données spécifiques, c'est-à-dire les données qui ne forment pas déjà partie intégrante du dossier à introduire au titre de la législation dite commodo/incommodo. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit :

Art. 8. Demandes d'autorisation de stockage
Pour les besoins d'application de la présente loi, la demande en obtention de l'autorisation de stockage introduite au titre de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés contient les éléments complémentaires suivants:
1) la preuve de la compétence technique de l'exploitant potentiel;
2) la caractérisation du site de stockage et du complexe de stockage et l'évaluation de la sécurité probable du stockage conformément à l'article 5, paragraphes 2 et 3;
3) la quantité totale de CO2, à injecter et à stocker, ainsi que les sources et les méthodes de transport envisagées, la composition des flux de CO2, les débits et pressions d'injection et l'emplacement des installations d'injection;
4) une description de mesures visant à prévenir des irrégularités notables;
5) une proposition de plan de surveillance conformément à l'article 14, paragraphe 2;
6) une proposition de mesures correctives conformément à l'article 17, paragraphe 2;
7) une proposition de plan de postfermeture provisoire conformément à l'article 18, paragraphe 3;
8) la preuve que la garantie financière ou toute autre disposition équivalente prévue à l'article 20 sera valable et effective avant le commencement de l'injection.

Article 9

L’article 9 transpose les dispositions de l’article 8 de la directive au sujet des conditions à remplir pour l’obtention d’un permis de stockage. Cet article n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d'Etat et se lit :

Art. 9. Conditions à remplir pour l'obtention d'une autorisation de stockage
Une autorisation de stockage n'est délivrée que si les ministres:
1. se sont, sur la base de la demande présentée conformément à l'article 8 et de toute autre information pertinente, assurés que:
a) toutes les exigences applicables de la présente loi et des autres dispositions pertinentes sont respectées;
b) les finances de l'exploitant sont saines et ce dernier est fiable et techniquement compétent pour exploiter et contrôler le site, et le perfectionnement et la formation professionnels et techniques de l'exploitant et de tous les membres du personnel sont assurés;
c) lorsqu'une unité hydraulique compte plus d'un site de stockage, les interactions potentielles de pression sont telles que les deux sites peuvent satisfaire simultanément aux exigences de la présente loi;
2. ont pris en considération tout avis de la Commission sur le projet d'autorisation rendu conformément à l'article 11 de la présente loi.

Article 10

L’article 10 du projet de loi reprend les dispositions de l’article 9 de la directive qui précise les éléments minima à faire figurer dans un permis de stockage. Cet article n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d'Etat et se lit :

Art. 10. Contenu des autorisations de stockage
L'autorisation contient au moins les éléments ci-après:
1) le nom et l'adresse de l'exploitant;
2) l'emplacement et la délimitation précis du site de stockage et du complexe de stockage, et des éléments d'information relatifs à l'unité hydraulique;
3) les conditions à remplir pour l'opération de stockage, la quantité totale de CO2 dont le stockage géologique est autorisé, les limites de pression du réservoir et les débits et pressions d'injection maximaux;
4) les exigences concernant la composition du flux de CO2 et la procédure d'acceptation du flux de CO2 conformément à l'article 13, et, le cas échéant, les autres exigences pour l'injection et le stockage, visant en particulier à prévenir des irrégularités notables;
5) le plan de surveillance approuvé, l'obligation de mettre en œuvre le plan et les exigences d'actualisation du plan conformément à l'article 14, ainsi que les exigences en matière d'informations à fournir conformément à l'article 15;
6) l'obligation d'informer les autorités concernées en cas de fuite ou d'irrégularité notable, le plan de mesures correctives approuvé et l'obligation de le mettre en œuvre en cas de fuite ou d'irrégularité notable, conformément à l'article 17;
7) les conditions de fermeture et le plan de postfermeture provisoire approuvé visé à l'article 18 ;
8) toutes dispositions relatives à la modification, au réexamen, à l'actualisation et au retrait de l'autorisation de stockage conformément à l'article 12;
9) l'obligation d'établir et de maintenir la garantie financière ou toute autre disposition équivalente conformément à l'article 20.

Article 11

L’article 11, qui reprend les dispositions de l’article 10 de la directive, accorde un rôle de coordination au ministre ayant l’Environnement dans ses attributions pour ce qui est des

conditions et modalités de l'examen des projets d'autorisation par la Commission. Cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 11. Examen des projets d'autorisation de stockage par la Commission
1. Les demandes d'autorisation de stockage sont mises à la disposition de la Commission par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions dans un délai d'un mois après leur réception.
Il en est de même de toute autre documentation afférente prise en compte en vue de l'octroi d'une autorisation de stockage.
Sont également transmis à la Commission tous les projets d'autorisation de stockage et toute autre documentation ayant été prise en considération pour l'adoption du projet de décision.
Dans un délai de quatre mois après réception du projet d'autorisation de stockage, la Commission peut émettre un avis non contraignant sur ce dernier.
Si la Commission décide de ne pas rendre d'avis, elle en informe le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions dans un délai d'un mois à compter de la transmission du projet d'autorisation et motive sa décision.
2. La décision finale est notifiée à la Commission par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions. Elle doit être justifiée, si elle s'écarte de l'avis de la Commission.

Article 12

L'article 12 transpose les dispositions de l'article 11 de la directive concernant la modification, le réexamen, l'actualisation et le retrait des permis de stockage. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 12. Modification, réexamen, actualisation et retrait des autorisations de stockage
1. L'exploitant informe l'Administration de l'environnement de tout changement prévu dans l'exploitation d'un site de stockage, y compris des changements qui le concernent. L'Administration de l'environnement en informe les ministres, l'Inspection du travail et des mines ainsi que l'Administration de la gestion de l'eau. Le cas échéant, les ministres actualisent l'autorisation de stockage ou les conditions dont elle est assortie.
2. Aucune modification substantielle ne peut être effectuée sans qu'une nouvelle autorisation de stockage ou une autorisation de stockage actualisée ait été délivrée conformément à la présente loi, le cas échéant, sur base d'une évaluation des incidences sur l'environnement visée à l'article 8, paragraphe 2, de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés.
3. Les ministres réexaminent et, si nécessaire, actualisent ou, en dernier recours, retirent l'autorisation de stockage:
a) lorsque des fuites ou des irrégularités notables leur ont été notifiées ou ont été portées à leur connaissance conformément à l'article 17, paragraphe 1;
b) s'il ressort des rapports présentés en application de l'article 15 ou des inspections environnementales effectuées en application de l'article 16 que les conditions dont l'autorisation est assortie ne sont pas respectées ou qu'il existe des risques de fuite ou d'irrégularité notable;
c) lorsqu'ils sont informés de tout autre manquement de l'exploitant par rapport aux conditions stipulées dans l'autorisation;
d) si cela apparaît nécessaire d'après les dernières constatations scientifiques et évolutions technologiques; ou
e) sans préjudice des points a) à d), cinq ans après la date de délivrance de l'autorisation, puis tous les dix ans.
4. Après le retrait d'une autorisation conformément au paragraphe 3, les ministres pour autant que de besoin délivrent une nouvelle autorisation de stockage ou ferment le site de stockage conformément à l'article 18, paragraphe 1, point c). Jusqu'à ce qu'une nouvelle autorisation de stockage soit délivrée, les ministres assument temporairement toutes les obligations légales en rapport avec les critères d'acceptation lorsqu'ils décident de

poursuivre les injections de CO2, la surveillance et les mesures correctives conformément aux exigences de la présente loi, la restitution de quotas en cas de fuites conformément à la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, et les actions de prévention et de réparation conformément à la législation relative à la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux. Les ministres récupèrent tous les frais engagés auprès de l'ancien exploitant, y compris en recourant à la garantie financière visée à l'article 20.
En cas de fermeture du site de stockage conformément à l'article 18, paragraphe 1, point c), l'article 18, paragraphe 4, s'applique.

Article 13

L'article 13 transpose les dispositions de l'article 12 de la directive ayant trait aux critères et procédures d'acceptation du flux de CO2. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 13. Critères et procédure d'acceptation du flux de CO2
1. Un flux de CO2 est majoritairement composé de dioxyde de carbone. A cet effet, aucun déchet ni aucune autre matière ne peut y être ajouté en vue de son élimination. Cependant, un flux de CO2 peut contenir des substances qui se sont accidentellement associées dès la source ou lors des opérations de captage ou d'injection et des substances traces peuvent y être ajoutées afin d'aider à contrôler et à vérifier la migration du CO2. Les concentrations de toutes les substances associées par accident ou ajoutées sont inférieures aux niveaux qui seraient susceptibles:
a) de compromettre l'intégrité du site de stockage ou des infrastructures de transport appropriées;
b) de présenter un risque significatif pour l'environnement ou la santé humaine; ou
c) d'enfreindre les dispositions de la législation applicable en la matière.
2. L'exploitant:
a) n'accepte des flux de CO2 et ne procède à leur injection que s'il a été procédé à une analyse de leur composition, y compris des substances corrosives, et à une évaluation des risques, et si cette dernière a établi que les niveaux de contamination sont conformes aux conditions visées au paragraphe 1;
b) tient un registre des quantités et des propriétés des flux de CO2 livrés et injectés, y compris la composition de ces flux.

Article 14

L'article 14 transpose les dispositions de l'article 13 de la directive concernant la surveillance Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Etant donné que la commission parlementaire a suivi le Conseil d'Etat dans sa suggestion de reprendre les dispositions des annexes I et II dans un règlement grand-ducal, il convient de reformuler le renvoi à l'annexe II contenu à l'article 14, paragraphe 2. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 14. Surveillance
1. L'exploitant procède à la surveillance des installations d'injection, du complexe de stockage y compris si possible de la zone de diffusion du CO2 et, s'il y a lieu, du milieu environnant, afin de:
a) comparer le comportement réel du CO2 et de l'eau de formation dans le site de stockage à la modélisation de ce comportement;
b) détecter les irrégularités notables;
c) détecter la migration de CO2;
d) détecter les fuites de CO2;

e) détecter des effets délétères manifestes sur le milieu environnant, y compris en particulier sur l'eau potable, pour les populations humaines ou pour les utilisateurs de la biosphère environnante;
f) évaluer l'efficacité des mesures correctives prises en vertu de l'article 17;
g) mettre à jour l'évaluation de la sécurité et de l'intégrité du complexe de stockage à court et à long terme, y compris en déterminant si le CO2 stocké restera confiné parfaitement et en permanence.
2. La surveillance est basée sur un plan de surveillance établi par l'exploitant conformément aux exigences énoncées ~~à l'annexe II~~ par le règlement grand-ducal fixant les critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance ainsi que pour la surveillance postfermeture, qui comprend des données détaillées sur la surveillance conformément aux lignes directrices établies en vertu de la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, est soumis aux ministres et est approuvé par ces derniers, en application de l'article 8, point 6), et de l'article 10, point 5) de la présente loi. Ce plan est mis à jour conformément aux exigences énoncées ~~à l'annexe II~~ par le règlement grand-ducal fixant les critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance ainsi que pour la surveillance postfermeture et, en tout état de cause, tous les cinq ans pour tenir compte de l'évolution du risque de fuite évalué, de l'évolution des risques évalués pour l'environnement et la santé humaine, des nouvelles connaissances scientifiques et des améliorations dans les meilleures technologies disponibles. Les plans mis à jour sont à nouveau soumis à l'approbation des ministres.

Article 15

L'article 15 transpose les dispositions de l'article 14 de la directive concernant la communication d'informations par l'exploitant. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 15. Communication d'informations par l'exploitant
Selon une périodicité déterminée par l'autorisation de stockage et, en tout état de cause, au moins une fois par an, l'exploitant communique aux administrations:
1. tous les résultats de la surveillance réalisée conformément à l'article 14 durant la période considérée, y compris les informations sur les techniques de surveillance employées;
2. les quantités et les propriétés des flux de CO2 livrés et injectés, y compris la composition de ces flux, au cours de la période considérée, enregistrées conformément à l'article 13, paragraphe 2, point b);
3. la preuve de la mise en place et du maintien de la garantie financière, conformément à l'article 20 et à l'article 10, point 9);
4. toute autre information utile pour évaluer le respect des conditions stipulées dans l'autorisation de stockage et pour améliorer la connaissance du comportement du CO2 dans le site de stockage.

Article 16

L'article 16 transpose les dispositions de l'article 15 de la directive concernant les inspections. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 16. Inspections
1. Les administrations mettent en place un système d'inspections de routine ou ponctuelles sur tous les complexes de stockage relevant de la présente loi, afin de contrôler et de favoriser le respect des exigences de cette dernière et de surveiller les effets sur l'environnement et la santé humaine.
2. Les inspections devraient comprendre des activités telles que des visites des installations de surface, y compris des installations d'injection, l'évaluation des opérations d'injection et de

surveillance réalisées par l'exploitant et la vérification de tous les dossiers conservés par l'exploitant.
3. Des inspections de routine sont effectuées au moins une fois par an jusqu'à trois ans après la fermeture et tous les cinq ans jusqu'au transfert de la responsabilité aux ministres. Elles portent sur les installations d'injection et de surveillance, et passent en revue tous les effets que le complexe de stockage est susceptible d'avoir sur l'environnement et la santé humaine.
4. Des inspections ponctuelles sont réalisées:
a) lorsque des fuites ou des irrégularités notables ont été notifiées aux autorités concernées ou ont été portées à leur connaissance conformément à l'article 17, paragraphe 1;
b) lorsque les rapports visés à l'article 15 ont montré que les conditions stipulées dans les autorisations n'étaient pas bien respectées;
c) afin d'examiner les plaintes sérieuses relatives à l'environnement ou à la santé humaine;
d) dans d'autres cas si les administrations le jugent utile.
5. Après chaque inspection, les administrations établissent un rapport relatif aux résultats de l'inspection. Ce rapport évalue le respect des exigences de la présente loi et indique s'il y a lieu de prendre d'autres mesures. Il est transmis à l'exploitant concerné et est rendu public, conformément à la législation concernant l'accès du public à l'information en matière d'environnement, dans les deux mois suivant l'inspection.

Article 17

L'article 17 transpose les dispositions de l'article 16 de la directive concernant les mesures à prendre en cas de fuite ou en cas d'irrégularité notable. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 17. Mesures en cas de fuite ou d'irrégularité notable
1. L'exploitant, en cas de fuite ou d'irrégularité notable, informe immédiatement les autorités concernées et prend les mesures correctives nécessaires, notamment des mesures ayant trait à la protection de la santé humaine.
En cas de fuite ou d'irrégularité notable impliquant un risque de fuite, l'exploitant informe également le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions, conformément à la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.
2. Les mesures correctives visées au paragraphe 1 sont prises au minimum sur la base d'un plan de mesures correctives soumis aux ministres et approuvé par ces derniers conformément à l'article 8, point 6), et à l'article 10, point 6).
3. Les ministres peuvent à tout moment exiger que l'exploitant prenne les mesures correctives nécessaires ainsi que les mesures liées à la protection de la santé humaine. Il peut s'agir de mesures supplémentaires ou différentes de celles prévues dans le plan de mesures correctives.
Les ministres peuvent aussi prendre eux-mêmes, à tout moment, des mesures correctives.
4. Si l'exploitant ne prend pas les mesures correctives nécessaires, les ministres prennent eux-mêmes ces mesures.
5. Les ministres récupèrent, auprès de l'exploitant, les frais engagés dans le cadre des mesures visées aux paragraphes 3 et 4, y compris en recourant à la garantie financière prévue à l'article 20.

Article 18

L'article 18 transpose les dispositions de l'article 17 de la directive concernant les obligations liées à la fermeture et à la postfermeture. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Etant donné que la commission parlementaire a suivi le Conseil d'Etat dans sa suggestion de reprendre les dispositions des annexes I et II dans un règlement grand-ducal, il convient de reformuler le renvoi à l'annexe II contenu à l'article 18, paragraphe 3. L'article sous rubrique se lira donc comme suit :

Art. 18. Obligations liées à la fermeture et à la postfermeture

1. Un site de stockage est fermé:

a) si les conditions stipulées dans l'autorisation sont réunies;

b) à la demande justifiée de l'exploitant, après autorisation des ministres; ou

c) si les ministres le décident après retrait de l'autorisation de stockage conformément à l'article 12, paragraphe 3.

2. Après la fermeture d'un site de stockage en vertu du paragraphe 1, point a) ou b), l'exploitant demeure responsable de la surveillance, de la communication d'informations et des mesures correctives, conformément aux exigences de la présente loi et continue à assumer toutes les obligations concernant la restitution de quotas en cas de fuite conformément à la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, et les actions de prévention et de réparation conformément à la législation relative à la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, jusqu'à ce que la responsabilité du site de stockage soit transférée aux ministres conformément à l'article 19, paragraphes 1 à 5, de la présente loi. L'exploitant est également responsable du scellement du site de stockage et du démontage des installations d'injection.

3. Les obligations visées au paragraphe 2 sont remplies sur la base d'un plan de postfermeture établi par l'exploitant d'après les meilleures pratiques et conformément aux exigences énoncées ~~à l'annexe II~~ par le règlement grand-ducal fixant les critères pour l'établissement et la mise à jour du plan de surveillance ainsi que pour la surveillance postfermeture. Un plan de postfermeture provisoire est soumis aux ministres pour approbation conformément à l'article 8, point 7), et à l'article 10, point 7). Préalablement à la fermeture d'un site de stockage en vertu du paragraphe 1, point a) ou b) du présent article, le plan de postfermeture provisoire est:

a) mis à jour en fonction des besoins, compte tenu de l'analyse des risques, des meilleures pratiques et des améliorations technologiques;

b) soumis aux ministres pour approbation; et

c) approuvé par les ministres en tant que plan de postfermeture définitif.

4. Après la fermeture d'un site de stockage en vertu du paragraphe 1, point c), les ministres sont responsables de la surveillance et des mesures correctives conformément aux exigences de la présente loi, et assument toutes les obligations concernant la restitution de quotas en cas de fuite conformément à la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, et les actions de prévention et de réparation conformément à la législation relative à la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux. Les ministres respectent les exigences de postfermeture requises par la présente loi, sur la base du plan de postfermeture provisoire visé au paragraphe 3 du présent article, qui est mis à jour en fonction des besoins.

5. Les ministres récupèrent, auprès de l'exploitant, les frais engagés dans le cadre des mesures visées au paragraphe 4, y compris en recourant à la garantie financière prévue à l'article 20.

Article 19

L'article 19 transpose les dispositions de l'article 18 de la directive concernant le transfert de responsabilité. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 19. Transfert de responsabilité

1. Lorsqu'un site de stockage a été fermé en vertu de l'article 18, paragraphe 1, point a) ou b), toutes les obligations légales concernant la surveillance et les mesures correctives conformément aux exigences de la présente loi, la restitution de quotas en cas de fuite conformément à la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de

gaz à effet de serre et les actions de prévention et de réparation conformément à la législation relative à la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux sont transférées aux ministres à l'initiative de ces derniers ou à la demande de l'exploitant, si les conditions suivantes sont remplies:
a) tous les éléments disponibles tendent à prouver que le CO2 stocké restera confiné parfaitement et en permanence;
b) une période minimale de vingt ans s'est écoulée, sauf si les administrations se sont convaincues que le critère visé au point a) est respecté avant la fin de cette période;
c) les obligations financières visées à l'article 20 ont été respectées;
d) il a été procédé au scellement du site et au démontage des installations d'injection.
2. L'exploitant établit un rapport démontrant que la condition énoncée au paragraphe 1, point a), a été respectée, et le soumet aux ministres pour qu'ils approuvent le transfert de responsabilité.
Ce rapport démontre au moins ce qui suit:
a) le comportement réel du CO2 injecté est conforme au comportement modélisé;
b) il n'y a pas de fuite détectable;
c) le site de stockage évolue vers une situation de stabilité à long terme.
3. Après s'être assurés que les conditions visées au paragraphe 1, points a) et b), sont respectées, les ministres établissent un projet de décision d'approbation du transfert de responsabilité. Ce projet de décision précise la méthode à utiliser pour déterminer que les conditions visées au paragraphe 1, point d), sont remplies, et contient d'éventuelles exigences actualisées pour le scellement du site de stockage et pour le démontage des installations d'injection.
Si les ministres estiment que les conditions visées au paragraphe 1, points a) et b), ne sont pas respectées, ils en communiquent les raisons à l'exploitant.
4. Sont mis à la disposition à la Commission par le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions, les rapports visés au paragraphe 2 dans un délai d'un mois après leur réception. Est fournie également toute autre documentation y afférente prise en considération pour la préparation d'un projet de décision d'approbation sur le transfert de responsabilité. En outre, sont fournis à la Commission tous les projets de décisions d'approbation établis conformément au paragraphe 3, et toute autre documentation ayant été prise en considération pour parvenir à leur conclusion.
Dans un délai de quatre mois après réception du projet de décision d'approbation, la Commission peut émettre un avis non contraignant sur celui-ci. Si la Commission décide de ne pas rendre d'avis, elle en informe le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions dans un délai d'un mois à compter de la transmission du projet de décision d'approbation et motive sa décision.
5. Après s'être assurées que les conditions visées au paragraphe 1, points a) à d), sont respectées, les ministres adoptent la décision finale et la notifie à l'exploitant. Le ministre ayant l'Environnement dans ses attributions notifie également la décision finale à la Commission, en la justifiant si elle s'écarte de l'avis de la Commission.
6. Une fois le transfert de responsabilité intervenu, les inspections de routine prévues à l'article 16, paragraphe 3, cessent et la surveillance peut être réduite à un niveau permettant la détection des fuites ou des irrégularités notables. Si des fuites ou des irrégularités notables sont détectées, la surveillance est intensifiée suivant les besoins, afin de déterminer l'ampleur du problème et l'efficacité des mesures correctives.
7. En cas de faute de la part de l'exploitant, y compris en cas d'insuffisance des données, de dissimulation d'informations pertinentes, de négligence, de tromperie délibérée ou de manque de diligence, les ministres récupèrent, auprès de l'ancien exploitant, les frais engagés après que le transfert de responsabilité a eu lieu. Sans préjudice de l'article 21, il n'y a pas d'autre récupération de frais après le transfert de responsabilité.
8. Lorsqu'un site de stockage a été fermé en vertu de l'article 18, paragraphe 1, point c), le transfert de responsabilité est considéré comme effectif dès lors que tous les éléments disponibles tendent à prouver que le CO2 stocké sera confiné parfaitement et en permanence et que le site a été scellé et les installations d'injection démontées.

Article 20

L'article 20 transpose les dispositions de l'article 19 de la directive concernant la garantie financière. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 20. Garantie financière
1. L'exploitant potentiel, dans le cadre de sa demande d'autorisation de stockage, présente la preuve que des dispositions appropriées peuvent être prises, sous la forme d'une garantie financière ou de toute autre disposition équivalente, afin de garantir que toutes les obligations découlant de l'autorisation délivrée conformément à la présente loi, y compris les exigences de fermeture et de postfermeture, ainsi que les obligations résultant de l'inclusion du site de stockage dans la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre, pourront être respectées. Cette garantie financière est valable et effective avant le commencement de l'injection.
2. La garantie financière est périodiquement adaptée pour tenir compte de l'évolution du risque de fuite évalué et des coûts estimés de toutes les obligations découlant de l'autorisation délivrée conformément à la présente loi, ainsi que de toutes les obligations résultant de l'inclusion du site de stockage dans la législation établissant un système d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre.
3. La garantie financière ou toute autre disposition équivalente visée au paragraphe 1 reste valable et effective:
a) après la fermeture d'un site de stockage en vertu de l'article 18, paragraphe 1, point a) ou b) jusqu'à ce que la responsabilité du site de stockage soit transférée conformément à l'article 19, para- graphes 1 à 5;
b) après le retrait d'une autorisation de stockage conformément à l'article 12, paragraphe 3:
i) jusqu'à ce qu'une nouvelle autorisation de stockage ait été délivrée;
ii) en cas de fermeture du site en vertu de l'article 18, paragraphe 1, point c), jusqu'au transfert de responsabilité conformément à l'article 19, paragraphe 8, à condition que les obligations financières visées à l'article 21 aient été respectées.

Article 21

L'article 21 transpose les dispositions de l'article 20 de la directive concernant le mécanisme financier. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat. Etant donné que la commission parlementaire a suivi le Conseil d'Etat dans sa suggestion de reprendre les dispositions des annexes I et II dans un règlement grand-ducal, il convient de reformuler le renvoi à l'annexe I contenu à l'article 21, qui se lira donc comme suit :

Art. 21. Mécanisme financier
L'exploitant met une contribution financière à la disposition des ministres avant que le transfert de responsabilité n'ait eu lieu conformément à l'article 19. La contribution de l'exploitant tient compte des critères visés ~~à l'annexe I~~ par le règlement grand-ducal fixant les critères de caractérisation et d'évaluation du complexe de stockage potentiel et des environs visés à l'article 5, paragraphe 3 et des éléments liés à l'historique du stockage du CO2 qui sont pertinents pour établir les obligations postérieures au transfert et couvre au moins le coût prévisionnel de la surveillance pendant une période de trente ans. Cette contribution financière peut être utilisée pour couvrir les coûts supportés par les ministres après le transfert de responsabilité afin de garantir que le CO2 restera confiné parfaitement et en permanence dans les sites géologiques de stockage après le transfert de responsabilité. Les dispositions du présent article peuvent être précisées par règlement grand-ducal.

Article 22

L’article 22 transpose les dispositions de l’article 21 de la directive concernant l’accès au réseau de transport et aux sites de stockage. Il n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 22. Accès au réseau de transport et aux sites de stockage
1. Les utilisateurs potentiels ont accès aux réseaux de transport et aux sites de stockage aux fins du stockage géologique du CO2 produit et capté, conformément aux paragraphes 2, 3 et 4.
2. L'accès visé au paragraphe 1 est fourni d'une manière transparente et non discriminatoire selon des modalités qui peuvent être arrêtées par voie de règlement grand-ducal. Les objectifs d'un accès juste et ouvert sont respectés, compte tenu:
a) de la capacité de stockage disponible ou pouvant raisonnablement être rendue disponible ainsi que de la capacité de transport disponible ou pouvant raisonnablement être rendue disponible;
b) de la part des obligations du Grand-Duché de Luxembourg en matière de réduction des émissions de CO2 au titre des instruments juridiques internationaux et de la législation dont il a l'intention de s'acquitter grâce au captage et au stockage géologique du CO2;
c) de la nécessité de refuser l'accès en cas d'incompatibilité des spécifications techniques ne pouvant être résolue de façon raisonnable;
d) de la nécessité de respecter les besoins raisonnables et dûment justifiés du propriétaire ou de l'exploitant du site de stockage ou du réseau de transport et les intérêts de tous les autres utilisateurs du site ou du réseau ou des installations de traitement ou de manutention qui pourraient être concernés.
3. Les exploitants des réseaux de transport et les exploitants des sites de stockage peuvent refuser l'accès en invoquant le manque de capacité. Le refus est dûment justifié.
4. L'exploitant qui refuse l'accès en raison d'un manque de capacité ou d'une absence de raccordement procède à tout aménagement nécessaire pour autant qu'il soit économiquement réalisable ou qu'un client potentiel soit disposé à en assumer le coût, et à condition qu'il n'en résulte pas d'incidence négative sur la sécurité du transport et du stockage géologique du CO2 du point de vue de l'environnement.

Article 23
L’article 23 transpose les dispositions de l’article 22 de la directive concernant le règlement des litiges. Au niveau national, l’Institut Luxembourgeois de Régulation est l’organisme indépendant approprié et le mieux outillé pour intervenir dans le cadre du règlement des litiges potentiels, sans préjudice du recours en annulation à introduire devant les juridictions administratives. L’article n’appelle pas d’observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 23. Règlement des litiges
1. L'Institut Luxembourgeois de Régulation (ILR) est l'autorité indépendante pour permettre un règlement rapide des litiges portant sur l'accès aux réseaux de transport et aux sites de stockage, compte tenu des critères visés à l'article 22, paragraphe 2, et du nombre des parties susceptibles d'intervenir dans la négociation de cet accès. Il exerce ses fonctions de manière impartiale, transparente et à un coût économiquement proportionné. A cette fin, il a accès à toutes les informations pertinentes. Dans le respect du secret des affaires, il est autorisé à collaborer et à échanger des informations avec d'autres instances et administrations publiques, sous condition d'assurer le degré de confidentialité initialement attribué aux informations.
2. Le requérant doit adresser sa requête sous pli recommandé à l'ILR. La requête doit être rédigée en langue française ou allemande.
3. L'ILR peut demander toutes les informations nécessaires à l'instruction des dossiers qui lui sont soumis, et le cas échéant, s'assurer à ces fins du concours d'organismes et d'experts indépendants. Ces renseignements sont à fournir sans tarder.

4. L'ILR statue sur les requêtes et prend une décision motivée dans un délai de deux mois à compter de la réception de toutes les informations pertinentes. Les décisions prises par l'ILR sont contraignantes pour toutes les parties concernées. En cas de nécessité pour le règlement du différend, l'ILR fixe de manière objective, transparente, retraçable, non-discriminatoire et proportionnée, les modalités d'accès au réseau de transport et aux sites de stockage ainsi que les conditions d'utilisation.
5. La décision de l'ILR est susceptible d'un recours en annulation devant le tribunal administratif.
6. En cas de litiges transfrontaliers, c'est le système de règlement des litiges de l'Etat membre de la juridiction duquel relève le réseau de transport ou le site de stockage auquel l'accès a été refusé qui s'applique. Lorsque, dans des litiges transfrontaliers, le réseau de transport ou le site de stockage concerné relève de plusieurs Etats membres, ces derniers se consultent pour faire en sorte que la présente loi soit appliquée de façon cohérente.

Article 24

L'article 24 transpose les dispositions de l'article 24 de la directive concernant la coopération transfrontalière Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 24. Coopération transfrontalière
En cas de transport transfrontalier de CO2 et de sites de stockage ou de complexes de stockage transfrontaliers, les autorités compétentes des Etats membres concernés respectent conjointement les exigences communautaires applicables en la matière.

Article 25

L'article 25 transpose les dispositions de l'article 25 de la directive concernant les registres. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 25. Registres
1. Les administrations mettent en place et tiennent:
a) un registre des autorisations de stockage accordées; et
b) un registre permanent de tous les sites de stockage fermés et des complexes de stockage environnants, incluant des cartes et des sections montrant leur étendue et les informations disponibles permettant d'établir que le CO2 stocké restera confiné parfaitement et en permanence.
2. Les registres visés au paragraphe 1 sont pris en considération dans les procédures de planification pertinentes et lors de l'autorisation d'activités susceptibles d'avoir des incidences sur le stockage géologique du CO2 dans les sites de stockage enregistrés, ou d'être perturbées par ce dernier.

Article 26

L'article 26 transpose les dispositions de l'article 26 de la directive concernant l'information du public. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 26. Information du public
Les informations environnementales relatives au stockage géologique du CO2 sont mises à la disposition du public conformément à la législation applicable.

Articles 27 et 28

Les articles 27 et 28, concernant respectivement la recherche et la constatation des infractions et les pouvoirs et prérogatives de contrôle, constituent des dispositions type. Dans leur version initiale, ils sont rédigés comme suit :

Art. 27. Recherche et constatation des infractions
1. Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal, le directeur, les directeurs adjoints et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et des ingénieurs-techniciens de l'Administration de l'environnement, le personnel de l'Inspectorat du travail de l'Inspection du travail et des mines, le directeur, le directeur adjoint et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et des ingénieurs-techniciens de l'Administration de la gestion de l'eau peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et aux règlements pris en son exécution.
Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire.
2. Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.
Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le président du tribunal d'arrondissement de Luxembourg le serment suivant:
"Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité." L'article 458 du Code pénal est applicable.

Art. 28. Pouvoirs et prérogatives de contrôle
1. Les membres de la Police grand-ducale et les personnes visés à l'article 27 peuvent accéder de jour et de nuit aux installations, locaux, terrains, aménagements et moyens de transport soumis à la présente loi et aux règlements pris en son exécution, s'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi ou à ses règlements d'exécution.
Les propriétaires et exploitants concernés doivent être avertis préalablement des actions de contrôle en question.
2. Les dispositions du paragraphe 1er ne sont pas applicables aux locaux qui servent à l'habitation.
Toutefois, et sans préjudice de l'article 33(1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par deux officiers de police judiciaire, membres de la Police grand-ducale ou personnes au sens de l'article 27, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.
3. Dans l'exercice des attributions prévues aux paragraphes 1er et 2, les fonctionnaires concernés sont autorisés à:
1. demander communication de tous les registres, de toutes les écritures et de tous les documents relatifs aux installations visées par la présente loi,
2. prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, des échantillons des substances visées par la présente loi. Les échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception. Une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à l'exploitant, à moins que celui-ci n'y renonce expressément,
3. saisir et au besoin mettre sous séquestre les substances visées par la présente loi ainsi que les registres, écritures et documents les concernant.
4. Les propriétaires et exploitants concernés sont tenus, à la réquisition des membres de la Police grand-ducale et des personnes visées à l'article 27, de faciliter les opérations auxquels ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi.
Les personnes visées à l'alinéa qui précède peuvent assister à ces opérations.
5. Il est dressé procès-verbal des constations et opérations.

6. Les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Le Conseil d'Etat a critiqué à de multiples reprises l'attribution de fonctions d'officier de police judiciaire à des fonctionnaires autres que les membres de la Police grand-ducale qui ne sont pas rompus aux règles de cette fonction et a insisté à ce que ces fonctionnaires justifient d'une qualification professionnelle à la hauteur de leur tâche qu'ils auront acquise grâce à une formation spéciale. Il constate que les auteurs du projet de loi sous avis ont tenu compte de cette nécessité et prévoient au paragraphe 2 de l'article 27 que les fonctionnaires visés doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la loi en question. Le Conseil d'Etat propose cependant de reformuler ces articles comme suit :

Art. 27. Recherche et constatation des infractions
(1) Les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution sont constatées par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal, par le directeur, les directeurs adjoints et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et des ingénieurs techniciens de l'Administration de l'environnement, par les membres de l'inspectorat du travail de l'Inspection du travail et des mines, par le directeur, le directeur adjoint et les fonctionnaires de la carrière des ingénieurs et ingénieurs techniciens de l'Administration de la gestion de l'eau.
(2) Les fonctionnaires visés au paragraphe 1er doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales de la présente loi. Le programme et la durée de la formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont arrêtés par règlement grand-ducal.
(3) Dans l'exercice de leurs fonctions relatives à la présente loi, les fonctionnaires ainsi désignés de l'Administration des douanes et accises, de l'Administration de l'environnement, de l'Inspection du travail et des mines, et de l'Administration de la gestion de l'eau ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils constatent les infractions par des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Leur compétence s'étend à tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.
(4) Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le tribunal d'arrondissement de leur domicile, siégeant en matière civile, le serment suivant: "Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité". L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Art. 28. Pouvoirs et prérogatives de contrôle
(1) Les membres de la Police grand-ducale et les personnes visées à l'article 26 ont accès aux locaux, installations, sites et moyens de transport assujettis à la présente loi et aux règlements à prendre en vue de son application. Ils peuvent pénétrer de jour et de nuit, lorsqu'il existe des indices graves faisant présumer une infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution, dans les locaux, installations, sites et moyens de transport visés ci-dessus.
Ils signalent leur présence au chef du local, de l'installation ou du site ou à celui qui le remplace. Celui-ci a le droit de les accompagner lors de la visite.
(2) Toutefois, et sans préjudice de l'article 33(1) du Code d'instruction criminelle, s'il existe des indices graves faisant présumer que l'origine de l'infraction se trouve dans les locaux destinés à l'habitation, il peut être procédé à la visite domiciliaire entre six heures et demie et vingt heures par deux officiers de police judiciaire, membres de la Police grand-ducale ou agents au sens de l'article 26, agissant en vertu d'un mandat du juge d'instruction.
(3) Les membres de la Police grand-ducale et les personnes visées à l'article 27 sont habilités à :
a) demander communication, dans un délai ne pouvant pas excéder un mois, de tous les registres, de toutes les écritures et de tous les documents relatifs aux installations visées par la présente loi,

b) prélever, aux fins d'examen ou d'analyse, des échantillons des substances visées par la présente loi. Les échantillons sont pris contre délivrance d'un accusé de réception et une partie de l'échantillon, cachetée ou scellée, est remise à l'exploitant à moins que celui-ci n'y renonce expressément,
c) saisir et au besoin à mettre sous séquestre ces substances, ainsi que les registres, écritures et documents les concernant.
Tout propriétaire ou exploitant est tenu, à la réquisition des membres de la Police grand-ducale ou des personnes visées à l'article 26, de faciliter les opérations auxquelles ceux-ci procèdent en vertu de la présente loi. En cas de condamnation, les frais occasionnés par les mesures prises en vertu du présent article sont mis à charge du prévenu. Dans tous les autres cas, ces frais sont supportés par l'Etat.

La Commission décide de retenir la formulation proposée par le Conseil d'Etat.

Article 29

L'article 29 ayant trait au droit d'agir en justice des associations écologiques agréées est devenu une disposition type en matière environnementale. Il n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat et se lit comme suit :

Art. 29. Droit d'agir en justice des associations écologiques agréées
Les associations agréées en application de la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés peuvent exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les faits constituant une infraction au sens de la présente loi et portant un préjudice direct ou indirect aux intérêts collectifs qu'elles ont pour objet de défendre, même si elles ne justifient pas d'un intérêt matériel et même si l'intérêt collectif dans lequel elles agissent se couvre entièrement avec l'intérêt social dont la défense est assurée par le ministère public.

Articles 30 et 31

L'article 30 précise les mesures administratives pouvant être prises par les ministres en cas de violations de certains articles de la loi. L'article 31 précise les sanctions pénales pouvant être infligées par les juges répressifs à l'encontre de certaines infractions à la loi. Dans leur version initiale, ils se lisent comme suit :

Art. 30. Mesures administratives
1. En cas de non-respect des dispositions des articles 5 à 8, 12 à 15 et 17, 18, 20 et 21 de la présente loi, les ministres peuvent
- *impartir à l'exploitant d'une installation un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions,*
- *et, en cas de non-respect du délai de mise en conformité, faire suspendre, après une mise en demeure, en tout ou en partie l'exploitation d'une installation par mesure provisoire ou faire interdire l'exploitation de l'installation en tout ou en partie et apposer des scellés.*

2. Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées au paragraphe 1er.
3. Les mesures prises par les ministres en vertu du paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision.
4. Les mesures énumérées au paragraphe 1er sont levées lorsque l'exploitant de l'installation se sera conformé.

Art. 31. Sanctions pénales
Sera puni d'un emprisonnement de un à trois ans et d'une amende de 251 à 250.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, quiconque aura commis une infraction aux articles 5 à 8, 12 à 15 et 17, 18 et 21 de la présente loi.

Les mêmes peines s'appliquent en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 30.

Le Conseil d'Etat estime que les renvois contenus aux articles 30 et 31 ne répondent pas à l'exigence de précision requise par la loi pénale, ce qui constitue une source d'insécurité juridique. Le Conseil d'Etat pourra seulement accepter des références à des articles si les interdictions y sont clairement énoncées ; il se voit donc obligé de refuser la dispense du second vote constitutionnel en raison de la violation du principe de la légalité des incriminations.

La commission parlementaire décide d'amender les articles 30, paragraphe 1er et 31, paragraphe 1er pour faire droit à l'opposition formelle annoncée par le Conseil d'Etat. Elle constate ce qui suit :

- il s'avère que, contrairement au projet initial, une violation de l'article 8 n'est pas à sanctionner pénalement ;
- en raison de l'inscription des annexes dans des règlements grand-ducaux, il y aurait lieu d'incriminer les violations des dispositions de ces règlements ;
- pour toutes les infractions visées à l'article 31, des mesures administratives peuvent être prescrites. Alors qu'il s'agit des mêmes dispositions, un simple renvoi est de mise ;
- une violation de l'article 20 concernant la garantie financière n'est pas pénalement sanctionnée.

Les articles 30 et 31 amendés se liront donc comme suit :

Art. 30. Mesures administratives

1. En cas de ***violation des dispositions visées à l'article 31****, les ministres peuvent*

- *impartir à l'exploitant d'une installation un délai dans lequel ce dernier doit se conformer à ces dispositions,*
- *et, en cas de non-respect du délai de mise en conformité, faire suspendre, après une mise en demeure, en tout ou en partie l'exploitation d'une installation par mesure provisoire ou faire interdire l'exploitation de l'installation en tout ou en partie et apposer des scellés.*

Il en est de même si l'exploitant n'est pas en mesure de présenter une garantie financière conforme aux dispositions de l'article 20.

2. Tout intéressé peut demander l'application des mesures visées au paragraphe 1er.

3. Les mesures prises par les ministres en vertu du paragraphe 1er sont susceptibles d'un recours devant le tribunal administratif qui statue comme juge du fond. Ce recours doit être introduit sous peine de déchéance dans les quarante jours de la notification de la décision.

4. Les mesures énumérées au paragraphe 1er sont levées lorsque l'exploitant de l'installation se sera conformé.

Art. 31. Sanctions pénales

Sera puni d'un emprisonnement de un à trois ans et d'une amende de 251 à 250.000 euros, ou d'une de ces peines seulement :

- ***l'exploitant qui par infraction à l'article 5, paragraphe 1, procède au stockage géologique de CO2 sans être en possession d'une autorisation d'exploration ;***
- ***le titulaire d'une autorisation d'exploration qui par infraction à l'article 6, paragraphe 4, n'explore pas lui-même le complexe de stockage de CO2 potentiel ;***
- ***celui qui par infraction à l'article 7, paragraphe 1, exploite un site d'exploitation sans être en possession d'une autorisation de stockage ;***

- ***l'exploitant qui par infraction à l'article 12, paragraphe 1, n'informe pas l'Administration de l'environnement de tout changement prévu dans l'exploitation d'un site de stockage ;***
- ***l'exploitant qui par infraction à l'article 13, paragraphe 2, point a) accepte des flux de CO2 et procède à leur injection sans avoir procédé à une analyse de leur composition, y compris des substances corrosives, et à une évaluation des risques ;***
- ***l'exploitant qui par infraction à l'article 13, paragraphe 2, point b) ne tient pas un registre des quantités et des propriétés des flux de CO2 livrés et injectés, y compris la composition de ces flux ;***
- ***l'exploitant qui par infraction à l'article 14, paragraphe 1, ne procède pas à la surveillance des installations d'injection, du complexe de stockage y compris si possible de la zone de diffusion du CO2 et, s'il y a lieu, du milieu environnant aux fins y visées ;***
- ***l'exploitant qui par infraction à l'article 15, ne communique pas aux administrations les informations y visées ;***
- ***l'exploitant qui par infraction à l'article 17, paragraphe 1, n'informe pas immédiatement les autorités concernés en cas de fuite ou d'irrégularité ;***
- ***l'exploitant qui par infraction à l'article 17, paragraphe 1, ne prend pas les mesures correctives nécessaires en cas de fuite ou d'irrégularité ;***
- ***l'exploitant qui par infraction à l'article 18, se soustrait ou entend se soustraire à ses obligations liées à la fermeture et à la postfermeture ;***
- ***l'exploitant qui par infraction à l'article 21, se soustrait ou entend se soustraire à la contribution financière y visée ;***
- ***quiconque viole un règlement d'exécution adopté sur base de la présente loi.***

Les mêmes peines s'appliquent en cas d'entrave aux mesures administratives prises en application de l'article 30.

Article 32

L'article 32 vise les dispositions modificatives et, dans sa version initiale, se lit comme suit :

Art. 32. Dispositions modificatives
1. L'article 23 (1) de la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau est complété par une lettre r) formulée comme suit:
„r) l'injection de flux de dioxyde de carbone aux fins de leur stockage dans des formations géologiques que la nature a rendu de façon permanente impropres à d'autres utilisations pour autant que cette injection soit effectuée conformément à la loi du … relative au stockage géologique de dioxyde de carbone ou exclu de son champ d'application en vertu de son article 2, paragraphe 1."
2. A l'annexe III de la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, le point suivant est ajouté:
„13. L'exploitation des sites de stockage conformément à la loi du … relative au stockage géologique du dioxyde de carbone."
3. L'article 2, point a) de la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et à la gestion des déchets est remplacé par le texte suivant:
„a) les effluents gazeux émis dans l'atmosphère et le dioxyde de carbone capté et transporté en vue de son stockage géologique et effectivement stocké dans des formations géologiques conformément à la loi du … relative au stockage géologique du dioxyde de carbone ou exclu du champ d'application en vertu de son article 2, paragraphe 1 de la présente loi."

Le Conseil d'Etat attire l'attention du législateur sur le projet de loi 6288 relative aux déchets. Dans l'hypothèse où ledit projet serait adopté antérieurement à la présente loi en projet, il y aurait lieu de modifier le libellé du paragraphe 3 de l'article 32 comme suit :

"(3) L'article 2, paragraphe 1er, point a) de la loi du ... relative aux déchets est modifié comme suit:
"a) (...)." "

En raison du vote du projet de loi 6288 en date du 1er février 2012, la Commission constate pourtant que le paragraphe 3 de l'article 32 devient superfétatoire, car la nouvelle loi relative aux déchets contient d'ores et déjà cette même disposition. Il s'ensuit qu'elle n'a donc pas besoin d'être modifiée, que le paragraphe 3 de l'article sous rubrique sera tout simplement biffé et que l'intitulé du projet de loi sera le suivant :

Projet de loi
a) relative au stockage géologique du dioxyde de carbone
~~b) modifiant la loi modifiée du 17 juin 1994 relative à la prévention et la gestion des déchets~~
b) modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2008 relative à l'eau
c) modifiant la loi du 20 avril 2009 relative à la responsabilité environnementale

Article 33

L'article 33 comporte les dispositions transitoires et se lit comme suit dans sa version initiale :

Art. 33. Dispositions transitoires
Les sites de stockage suivants relevant du champ d'application de la présente loi sont exploités conformément aux exigences de la présente loi au plus tard le 25 juin 2012 :
a) les sites de stockage utilisés conformément à la législation existante le 25 juin 2009 ;
b) les sites de stockage autorisés conformément à ladite législation avant le 25 juin 2009 ou à cette date, pour autant que ces sites soient utilisés au plus tard jusqu'à un an après cette date.
Les articles 5 et 6, l'article 8, point 3), l'article 9, point 2) et l'article 11 ne s'appliquent pas dans ces cas.

Au regard de sa décision d'interdire tout stockage géologique de CO2 sur le territoire luxembourgeois, la commission parlementaire décide d'amender cet article en le remplaçant par le texte suivant :

Art. 33. Dispositions transitoires
Sans préjudice des dispositions qui précèdent, tout stockage géologique de CO2 sur le territoire luxembourgeois est interdit.

La commission du développement durable est en effet d'avis que compte tenu de l'inexistence des capacités de stockage géologique de CO2 sur le territoire luxembourgeois et des risques inhérents à la nouvelle technologie, le projet de loi serait à compléter par un article interdisant tout stockage géologique de CO2. Elle estime que l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2009/31/CE précitée fournit la base adéquate pour l'interdiction sur le territoire luxembourgeois de tout stockage géologique de CO2.

Article 34

L'article 34, qui vise l'intitulé abrégé et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat, se lit comme suit :

Art. 34. Intitulé abrégé
La référence à la présente loi se fait sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « Loi du … relative au stockage géologique du dioxyde de carbone ».

Annexes

Sur base de l'article 4 tel qu'amendé, les annexes seraient à inscrire dans un règlement grand-ducal.

Une lettre d'amendements sera envoyée au Conseil d'Etat dans les plus brefs délais.

*

Au cours de la réunion du 18 janvier dernier, il avait été mentionné le fait que des projets-pilotes en matière de stockage géologique de CO2 sont actuellement à l'étude en Lorraine dans le cadre d'ULCOS II. Les membres de la Commission du Développement durable avaient chargé le Ministère de se renseigner sur les implications éventuelles de ce projet au Grand-Duché. Monsieur le Ministre délégué confirme que le Luxembourg ne participera pas à ce projet ; il fait également valoir que les autorités françaises se sont engagées à tenir les autorités luxembourgeoises au courant de l'évolution de leur projet.

9. COM(2012) 82 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPEEN, AU CONSEIL, AU COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN ET AU COMITE DES REGIONS : ASSURER L'ACCES AUX MATIERES PREMIERES POUR LE BIEN-ETRE FUTUR DE L'EUROPE - PROPOSITION DE PARTENARIAT D'INNOVATION EUROPEEN CONCERNANT LES MATIERES PREMIERES

Monsieur le Ministre délégué présente le document sous rubrique, qui est une communication de la Commission européenne relative aux matières premières.

La Commission européenne a présenté des mesures pour relever trois défis majeurs auxquels notre société est confrontée dans des domaines cruciaux pour la croissance et l'emploi :

- l'approvisionnement en matières premières,
- l'agriculture durable,
- le vieillissement actif et en bonne santé.

Ces trois domaines requièrent un effort d'innovation plus concerté impliquant à la fois le secteur public et le secteur privé afin d'améliorer la qualité de la vie et de donner à l'Europe un rôle de premier plan sur la scène mondiale. La Commission a donc lancé deux nouveaux Partenariats européens d'innovation (PEI), dans le domaine des matières premières et dans celui du développement durable et de la productivité de l'agriculture. Elle a en outre approuvé un plan d'action de quatre ans concernant le PEI pilote pour un vieillissement actif et en bonne santé lancé en février 2011.

Le Partenariat européen d'innovation est un concept nouveau, dont l'objectif est de s'attaquer aux faiblesses, aux goulets d'étranglement et aux obstacles qui, dans le système européen de recherche et d'innovation, entravent le développement des bonnes idées et leur commercialisation. Il s'agit notamment de lutter contre le niveau insuffisant des investissements, l'obsolescence des législations, l'absence de normes et le morcellement des marchés. Un groupe de pilotage présidé par les membres de la Commission responsables des domaines d'action concernés dirige chaque partenariat. Y participent aussi des ministres des Etats membres, des parlementaires, des entrepreneurs, des chercheurs, des membres de la société civile et d'autres parties prenantes essentielles. Les PEI déterminent ce qu'il convient de faire pour éliminer les goulets d'étranglement et pour mobiliser les secteurs public et privé. Ils ne remplacent pas les programmes de financement

ni les processus réglementaires mais ils constituent une plateforme d'échange permettant la coopération.

La stratégie de l'UE sur les matières premières reconnaît l'importance pour la société européenne d'un accès durable aux matières premières. La Commission européenne propose de mutualiser capitaux et ressources humaines pour résoudre la difficile question de l'approvisionnement en minerais et en métaux.

Le PEI a pour objectif global de réduire la dépendance de l'Europe aux importations de matières premières nécessaires à son industrie. Pour ce faire, il convient d'apporter à l'Europe suffisamment de souplesse et de solutions de remplacement concernant son approvisionnement en matières premières importantes, tout en tenant compte de l'importance d'atténuer les conséquences négatives sur l'environnement de certains de ces matériaux au cours de leur cycle de vie. Ces efforts feront de l'Europe le numéro un mondial des capacités relatives à la prospection, à l'extraction, au traitement, au recyclage et à la substitution d'ici à 2020. Conformément à son plan de mise en œuvre stratégique, le PEI devra établir des objectifs d'incidence afin de mesurer son taux de réussite, par exemple en ce qui concerne les principales mesures de réduction de la dépendance aux importations de certaines des matières premières les plus critiques.

L'approvisionnement en matières premières, vital pour l'industrie de pointe moderne, connaît des difficultés croissantes. En vue d'augmenter la production propre de l'Europe, la proposition de fonder un PEI sur les matières premières permettra de conjuguer les efforts d'innovation afin de soutenir la prospection, l'extraction et la transformation des matières premières. Par exemple, il a été estimé que la valeur des ressources minérales inexploitées en Europe, à une profondeur comprise entre 500 et 1000 mètres, est d'environ 100 milliards d'euros. Grâce à de nouvelles technologies, il sera possible de les extraire plus en profondeur, dans des zones plus reculées et des conditions difficiles. Il est également nécessaire de développer des produits de substitution des matières premières essentielles et d'améliorer le recyclage des appareils électriques et électroniques et des autres déchets. Un accès plus aisé aux minéraux facilitera le développement de produits innovants à faible intensité de carbone, tels que les films photovoltaïques, l'éclairage économe en énergie, les voitures électriques.

La Commission européenne propose d'atteindre les objectifs suivants au plus tard en 2020 :

- la mise en place d'instruments statistiques européens normalisés afin de recenser les ressources et réserves (terrestres et marines), ainsi que d'une carte géologique 3D ;
- l'adoption d'un système de modélisation dynamique mettant en regard l'évolution de l'offre et de la demande avec les réserves économiquement exploitables ;
- la mise en place d'une analyse du cycle de vie complet, y compris une évaluation de l'incidence environnementale, économique et sociale de plusieurs scénarios ;
- l'organisation de dix actions pilotes innovantes pour la prospection, l'extraction et le traitement, la collecte et le recyclage ;
- l'élaboration de produits de substitution pour au moins trois applications clés des matières premières critiques et rares ;
- le développement d'un réseau de centres de recherche, d'enseignement et de formation sur la gestion durable de l'exploitation minière et des matériaux, tout en assurant une coordination appropriée avec la communauté de la connaissance et de l'innovation sur la prospection, l'extraction, le traitement et le recyclage ;
- l'amélioration de l'efficacité dans l'utilisation des matériaux et dans la prévention, la réutilisation et le recyclage de déchets de matières premières de valeur provenant de flux de déchets, en mettant un accent particulier sur les matériaux qui ont une incidence potentiellement négative sur l'environnement ;

- l'identification de débouchés et la conception de nouvelles idées pour les matières premières innovantes et les produits ayant un potentiel commercial ;
- l'adoption d'une stratégie volontariste dans les organisations multilatérales et dans les relations bilatérales, par exemple avec les Etats-Unis, le Japon ou l'Australie, dans les différents domaines couverts par le PEI.

10. Demande du groupe *déi gréng* concernant l'établissement d'un plan de tir pour certaines espèces de grand gibier

Ce point n'a pas été abordé.

11. Divers

Les membres de la Commission ont reçu une invitation de la part du comité de l'Amicale de l'Aarnescht, afin d'assister le 29 juin prochain à la présentation du plan de gestion de la réserve naturelle. Monsieur le Président de la Chambre, qui a également été invité à participer à cette réunion, propose 14h30 au lieu de 15h00 pour le début de la visite, en raison d'un engagement le même jour à 17h00. Plusieurs membres de la Commission préféreraient cependant maintenir le début de la visite à 15h00, car ils ont eux-mêmes un engagement avec le Conseil Interparlementaire Consultatif de Benelux.

La prochaine réunion aura lieu le 28 mars 2102 à 10h30.

Luxembourg, le 23 mars 2012

La secrétaire,
Rachel Moris

Le Président,
Fernand Boden

6399

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg

MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A — N° 92 28 mai 2015

Sommaire

CIRCULATION SUR TOUTES LES VOIES PUBLIQUES

Loi du 22 mai 2015 modifiant
a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules . . . . page 1550

Règlement grand-ducal du 22 mai 2015 modifiant
1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et
2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points 1559

Règlement ministériel du 22 mai 2015 relatif aux codes nationaux à apposer sur le permis de conduire 1570

Loi du 22 mai 2015 modifiant

a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 29 avril 2015 et celle du Conseil d'Etat du 19 mai 2015 portant qu'il n'y a pas lieu à un second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Art. 1er. Au paragraphe 1er, alinéa 2, au paragraphe 3, alinéa 1 et au paragraphe 6, alinéa 1 de l'article 2 ainsi qu'aux articles 2*bis*, 3, 4*bis*, 4*ter*, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes «ministre des Transports», «Ministre des Transports», «ministre des Transports ou son délégué» et «ministre ayant les Transports dans ses attributions» sont remplacés par le terme «ministre».

Art. 2.L'article 2 de la même loi est modifié comme suit:

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

«Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après «le ministre», délivre les permis de conduire civils; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé:»

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1er, avec la teneur suivante:

«Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

«Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal.»

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa 3 du même paragraphe 5, le terme «taxe sur les véhicules automoteurs» est remplacé par «taxe sur les véhicules routiers».

Art. 3. (1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

«Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11*bis*	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points

5)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
9)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
14)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
15)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
16)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
17)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
18)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
19)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
20)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
21)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
22)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points

23)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
24)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
25)	- l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection - le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement	2 points
26)	l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation	2 points»

(2) Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015.

Art. 4. L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

«**Art. 3.** Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;
4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;
6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;
9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg.»

Art. 5. L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

«Un règlement grand-ducal détermine les matières suivantes:

1. les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;
2. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories.»

Art. 6. L'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er est complété in fine par le libellé suivant:

«Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.»

(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant:

«Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu:»

(3) Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

«4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation;».

(4) Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant:

«Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe.»

(5) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

«Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;

b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agréation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation.»

(6) Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«- ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule;».

Art. 7. L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

«**Art. 7**. Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1er, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

a) vitesse dangereuse selon les circonstances;

b) inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;

c) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;

d) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;

e) inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;

f) inobservation du signal C,1a;

g) omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;

h) inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;

i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède;

j) infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;

k) inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;

l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;

m) mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;

n) défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);

o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.

Cette amende a le caractère d'une peine de police.

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

Art. 8. L'article 10*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant:

«***Art. 10*bis**. Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule.»

Art. 9. L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

«Art. 12.

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4*bis* du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.
2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4*bis* avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.
3. Est punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, a conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.
4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4*bis* sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré
   - pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
   - pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
   - pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
   - pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
   - pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
   - pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
   - pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
   - pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
   - pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
   - pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

   Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4*bis* restent d'application pour la conduite en service urgent.
5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4*bis* sont considérées comme contraventions graves.

   Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

   Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4*bis* avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4*bis* est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.
6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4*bis*, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et

de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphes 2 et 4*bis*, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.
2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

   La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 13 alinéa 1.

   Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.
3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.
4. En l'absence d'un examen sommaire de l'haleine, d'un examen de l'air expiré, d'une prise de sang ou d'un examen médical, l'ivresse ou l'influence de l'alcool peut être établie par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale.
5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.
6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.
7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.
8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 13 alinéa 1.
9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

   THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

Substance	*Taux (ng/mL)*
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	25

   L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

   a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

   b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

   Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants:

   i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10;

   ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels;

   iii. si l'indice grave visé au point 2 consiste en ce que la personne concernée

   – reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,

   – est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,

   – est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

   L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

4. Le résultat de la prise de sang fait foi.

5. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

6. Toutefois, en l'absence d'un examen de la sueur ou de la salive, d'une prise de sang ou d'un examen médical, il peut être établi par tous les autres moyens de preuve prévus en matière pénale si la personne concernée se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

7. Toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et a été impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1.

8. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé des dommages corporels.

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.
10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.
11. La prise d'urine, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer sa profession au Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang et la prise d'urine, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang et la prise d'urine doivent intervenir.
12. Les mêmes peines s'appliquent à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui a consommé des substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.
13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

*Paragraphe 4*bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.
2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.
3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

Est puni des peines prévues au paragraphe 1er ou 2, et suivant les distinctions qui y sont faites, tout propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ainsi que tout propriétaire ou gardien d'un animal qui a toléré qu'une personne visée par les paragraphes 1er, 2, 4 ou 4*bis* ait conduit ce véhicule ou cet animal.

Paragraphe 6

1. Toute personne qui, dans les conditions du présent article, a refusé de se prêter soit à l'examen de la sueur, soit à l'examen de la salive, soit à la batterie de tests standardisés, soit à l'examen sommaire de l'haleine, soit à l'examen de l'air expiré, soit à la prise d'urine, soit à la prise de sang, soit à l'examen médical, est punie des peines prévues au paragraphe 1er.
2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux sont compris dans les frais de justice dont ils suivent le sort.

Paragraphe 7

1. Un règlement grand-ducal fixe les critères techniques à remplir par les appareils servant à l'examen sommaire de l'haleine et les appareils destinés à déterminer le taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré ainsi que les conditions d'homologation de ces appareils.

   Il arrête de même les types d'appareil homologués tant pour l'examen sommaire de l'haleine que pour la détermination du taux d'alcool par l'analyse de l'air expiré, les conditions d'utilisation, de contrôle et de vérification de ces appareils ainsi que la procédure d'homologation de ces appareils. Le ministre dresse et tient à jour une liste des appareils homologués.
2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme

d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

3. Les modalités de la prise de sang, de la prise d'urine et des examens médicaux ainsi que les procès-verbaux à remplir à l'occasion d'une prise de sang, d'une prise d'urine ou d'un examen médical sont arrêtés par règlement grand-ducal.»

Art. 10. L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Au paragraphe 1er, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant:

«Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4*bis* de l'article 12 ou en cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable.»

(2) Le paragraphe 1*ter* est remplacé par le libellé suivant:

«1*ter*. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,

b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail.

Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.»

(3) Le paragraphe 2*bis* est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

«En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4*bis*, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.»

Art. 11. L'alinéa 1 de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par la disposition suivante:

«En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale.»

Art. 12. Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

«**Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.»

Art. 13. A l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes:

(1) A l'alinéa premier du paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:

«dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.»

(2) L'alinéa premier du même paragraphe 1er est complété in fine par un point 5) libellé comme suit:

«5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.».

(3) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er , le point 1) est complété par le libellé suivant:

«dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.»

(4) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 4) est remplacé par le libellé suivant:

«4) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.».

Art. 14. Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

«a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier ou d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges;».

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
François Bausch

Le Ministre de la Sécurité intérieure,
Etienne Schneider

Le Ministre de la Justice,
Félix Braz

Cabasson, le 22 mai 2015.
Henri

Doc. parl. 6399; sess. ord. 2011-2012; 2012-2013 et 2014-2015.

Règlement grand-ducal du 22 mai 2015 modifiant

1) l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et

2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

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

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu les avis de la Chambre de Commerce du 27 février 2012, de la Chambre des Métiers du 1er mars 2012 et de la Chambre d'Agriculture du 30 mars 2012; la Chambre des Salariés et la Chambre des Fonctionnaires et Employés publics ayant été demandées en leurs avis;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure et de Notre Ministre de la Justice, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1er. A l'article 115 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques sont apportées les modifications suivantes:

(1) Au paragraphe 1., le point b) est supprimé et le point c) est renuméroté en b).

(2) Au paragraphe 2., la phrase introductive est remplacée par le libellé suivant:

«2. Les usagers doivent obtempérer aux injonctions suivantes des agents énumérés au paragraphe 1. sous a):».

Au troisième aliéna de ce même paragraphe 2., les termes «et candidats» sont supprimés.

Art. 2. Au deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 141 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, le premier tiret est remplacé par le libellé suivant:

«les conducteurs de véhicules automoteurs doivent, lorsqu'ils circulent en dehors d'une agglomération, maintenir par rapport au véhicule qui précède une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes;».

Art. 3. L'article 170*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est complété in fine par un nouveau paragraphe 3. libellé comme suit:

«Il est interdit au conducteur d'un véhicule en mouvement d'utiliser un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.»

Art. 4. L'article 6 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points est remplacé par le libellé suivant:

«**Art. 6.** Les montants de la somme à consigner en vue de l'article 16 de la loi du 14 février 1955 précitée correspondent aux montants prévus pour les avertissements taxés repris au catalogue annexé.

Les frais bancaires ou postaux éventuels sont toujours à charge de l'intéressé.»

Art. 5. A l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 précité sont apportées les modifications suivantes:

(1) Le dernier alinéa du paragraphe 1. est remplacé par le libellé suivant:

«Toutes les sommes à consigner perçues par les membres de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et des accises sont versées sans retard à la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat.»

(2) Au paragraphe 3. les termes «au receveur de l'Enregistrement» sont remplacés par «à la caisse de consignation».

(3) Aux paragraphes 4. et 5. les termes «par le receveur de l'Enregistrement» sont remplacés par «par la caisse de consignation».

(4) Au paragraphe 6. les termes «l'administration de l'Enregistrement et des Domaines» sont remplacés par «la caisse de consignation».

Art. 6. L'alinéa 2 de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 précité est remplacé par le libellé suivant:

«En cas de condamnation l'amende prononcée est imputée sur la somme consignée; l'excédent éventuel est remboursé par la caisse de consignation. En cas d'acquittement, la somme consignée ainsi que les frais d'enlèvement et de garde éventuels dont question à l'article 9 sont remboursés par ladite caisse.»

Art. 7. Le catalogue des avertissements taxés qui figure en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 précité est modifié comme suit:

I. A la rubrique 107, l'infraction 05 est remplacée par le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art.* 2bis *de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
107 -05	– «Accès interdit»				145	2»

II. A la rubrique 141, l'infraction 02 est remplacée par le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art.* 2bis *de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
141 -02	Défaut pour les conducteurs d'un véhicule automoteur, qui circulent en dehors d'une agglomération, de maintenir par rapport au véhicule qui précède une distance, correspondant à un temps de parcours d'au moins 2 secondes				145	2»

III. A la rubrique 160, les infractions 18 à 20 sont remplacées par le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art.* 2bis *de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
160 -18	Défaut pour le conducteur d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motocycle avec ou sans side-car de porter un casque de protection réglementaire				145	2

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
-19	Défaut pour le passager adulte d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motocycle avec ou sans side-car de porter un casque de protection réglementaire				145	
-20	Fait pour le conducteur d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motocycle avec ou sans side-car de transporter une personne mineure qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué				145	2»

IV. La rubrique 160*bis* est remplacée par le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
160*bis* -01*	Défaut pour les passagers adultes de véhicules routiers automoteurs d'utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité				145	
-02	Transport d'une personne mineure dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, sans utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité				145	
-03*	Défaut pour les enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis d'utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité dans les véhicules des catégories M2 et M3				145	
-04	Défaut pour le conducteur d'un véhicule routier automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire				145	2
-05*	Défaut pour un candidat au permis de conduire ou un passager adulte d'un véhicule routier automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire				145	
-06	Transport d'une personne mineure dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire				145	2
-07*	Défaut pour les enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire dans les véhicules des catégories M2 et M3				145	

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
-08	Transport d'un enfant de moins de 3 ans dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, autrement que placé dans un dispositif de retenue spécial homologué				145	2
-09	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule des catégories M1, N1, N2 et N3, dans un motor-home ainsi que dans un véhicule des catégories L2, L5, L6 et L7 muni d'une carrosserie, autrement que placé dans un dispositif de retenue spécial homologué				145	2
-10	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule des catégories M1 et N1 ainsi que dans un motor-home, lorsqu'il s'agit d'un transport occasionnel de courte distance de 5 personnes au maximum, y compris le conducteur, et qu'un nombre suffisant de dispositifs de retenue spéciaux n'est pas disponible, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation				145	2
-11	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm à l'arrière d'un véhicule des catégories M1 et N1 ainsi que d'un motor-home, si en raison d'un manque d'espace, l'installation d'un troisième dispositif de retenue spécial n'y est pas possible, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire				145	2
-12	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un taxi, à défaut de dispositif de retenue spécial, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation				145	2

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
-13	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm et dont le poids dépasse 36 kg dans un véhicule des catégories M1, N1, N2 et N3, dans un motorhome ainsi que dans un véhicule des catégories L2, L5, L6 et L7 muni d'une carrosserie, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation				145	2
-14	Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule routier automoteur, à défaut de ceintures de sécurité, autrement que sur une place qui ne fait pas partie de la rangée avant				145	
-15	Transport d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial non réglementaire				145	2
-16	Transport non réglementaire d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial				145	2
-17	Transport d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial aménagé en sorte que l'enfant qui y prend place est tourné vers l'arrière, sur une place équipée d'un coussin gonflable de type frontal, sans que le coussin gonflable n'ait été désactivé de façon manuelle ou automatique				145	2»

V. A la rubrique 170*bis*, les infractions 02 à 04 sont remplacées par le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
107*bis* -02	Utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection				145	2
-03	Fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement				145	2

-04	Utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication				145	2»

Cette même rubrique est complétée in fine par une nouvelle infraction 05, avec le libellé suivant:

«

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
170*bis* -05	Utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation				145	2»

VI. La partie L. Loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacée par le libellé suivant:

«L. Loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

«

Référ. aux articles	*Nature de l'infraction*	*Montant de la taxe*				*Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955*
		I	II	III	IV	
12 -01	Conduite ou fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré				145	2

-02	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré				145	2»

Art. 8. Les annexes II-1 à II-4 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 précité sont remplacées par les annexes du présent règlement.

Art. 9. Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de la Sécurité intérieure et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

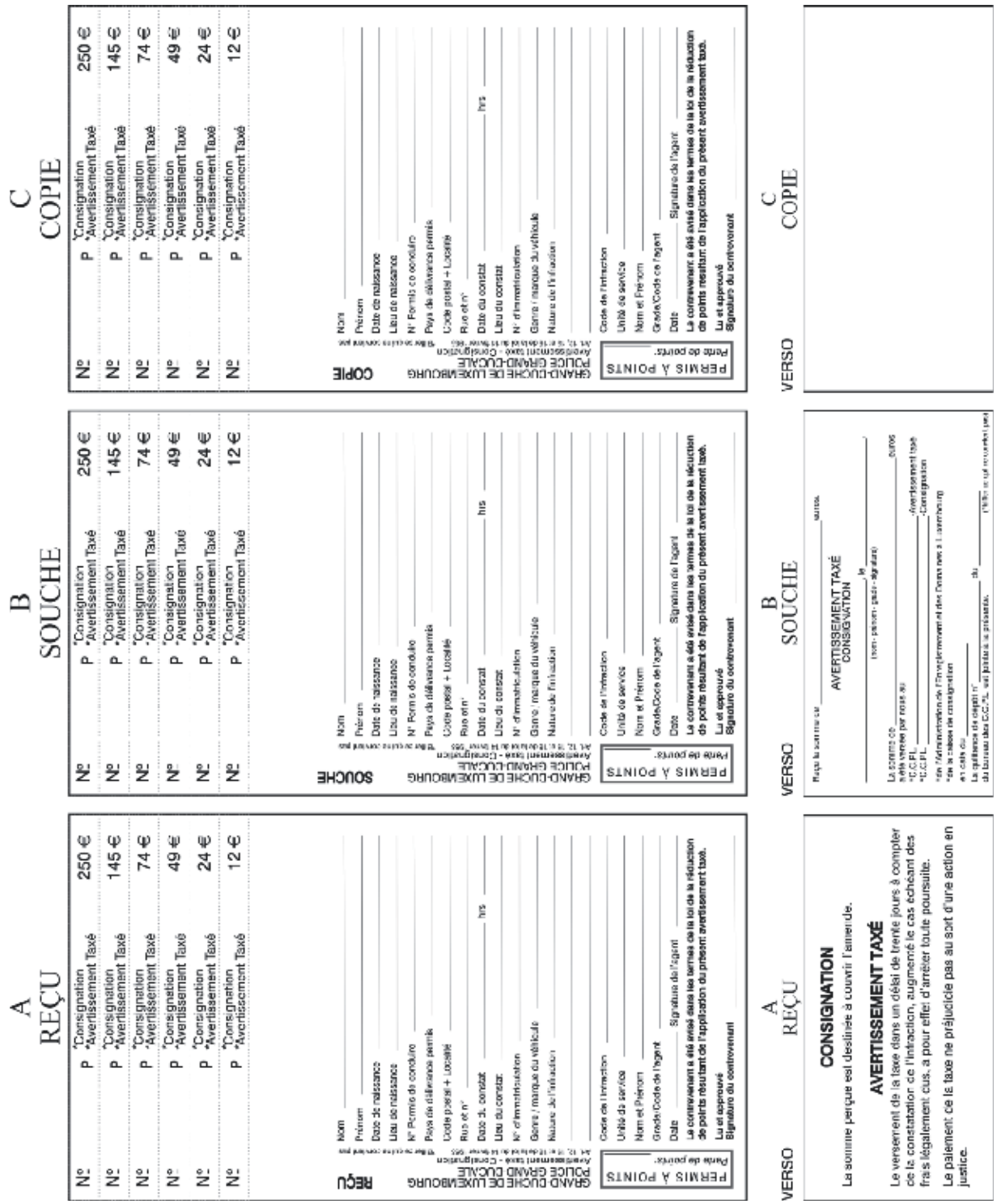
Cabasson, le 22 mai 2015.
Henri

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
François Bausch

Le Ministre de la Sécurité intérieure,
Etienne Schneider

Le Ministre de la Justice,
Félix Braz

ANNEXE II-1


A
REÇU
B
SOUCHE
C
COPIE
VERSO
CONSIGNATION
AVERTISSEMENT TAXÉ
PERMIS À POINTS

ANNEXE II-2

A
REÇU

CCP

N° *Effacer ce qui ne convient pas

REÇU

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG
POLICE GRAND-DUCALE
Convocation - Rapport de sommation

Nom
Prénom
Date de naissance
Lieu de naissance
N° de permis de conduire
Pays de délivrance permis
Code postal + Localité
Rue et n°
Date du constat hrs
Lieu du constat
N° d'immatriculation
Genre / marque du véhicule
Infraction(s) / Défectuosités constatées / Papiers de bord

Article(s) infraction(s)

A titre d'avertissement taxé la/les somme(s) de ____ € est/sont
* à remettre à la Police de
* à verser / virer au CCPL: [illegible]
de la Direction Générale de la Police
* payée(s) par carte de crédit

Le véhicule*/les papiers de bord* est/sont à présenter
pour le ____ à la Police de

INFORMATION PERMIS À POINTS
Partie de points:

Unité de service
Nom et Prénom
Grade
Code de l'agent
Signature de l'agent

Le contrevenant a été avisé dans les termes de la loi de la réduction de points résultant de l'application du présent avertissement taxé.

Lu et approuvé
Signature du contrevenant

VERSO

A
REÇU

B
SOUCHE

CCP

N° *Effacer ce qui ne convient pas

SOUCHE

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG
POLICE GRAND-DUCALE
Convocation - Rapport de sommation

Nom
Prénom
Date de naissance
Lieu de naissance
N° de permis de conduire
Pays de délivrance permis
Code postal + Localité
Rue et n°
Date du constat hrs
Lieu du constat
N° d'immatriculation
Genre / marque du véhicule
Infraction(s) / Défectuosités constatées / Papiers de bord

Article(s) infraction(s)

A titre d'avertissement taxé la/les somme(s) de ____ € est/sont
* à remettre à la Police de
* à verser / virer au CCPL: [illegible]
de la Direction Générale de la Police
* payée(s) par carte de crédit

Le véhicule*/les papiers de bord* est/sont à présenter
pour le ____ à la Police de

INFORMATION PERMIS À POINTS
Partie de points:

Unité de service
Nom et Prénom
Grade
Code de l'agent
Signature de l'agent

Le contrevenant a été avisé dans les termes de la loi de la réduction de points résultant de l'application du présent avertissement taxé.

Lu et approuvé
Signature du contrevenant

VERSO

B
SOUCHE

C
COPIE

CCP

N° *Effacer ce qui ne convient pas

COPIE

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG
POLICE GRAND-DUCALE
Convocation - Rapport de sommation

Nom
Prénom
Date de naissance
Lieu de naissance
N° de permis de conduire
Pays de délivrance permis
Code postal + Localité
Rue et n°
Date du constat hrs
Lieu du constat
N° d'immatriculation
Genre / marque du véhicule
Infraction(s) / Défectuosités constatées / Papiers de bord

Article(s) infraction(s)

A titre d'avertissement taxé la/les somme(s) de ____ € est/sont
* à remettre à la Police de
* à verser / virer au CCPL: [illegible]
de la Direction Générale de la Police
* payée(s) par carte de crédit

Le véhicule*/les papiers de bord* est/sont à présenter
pour le ____ à la Police de

INFORMATION PERMIS À POINTS
Partie de points:

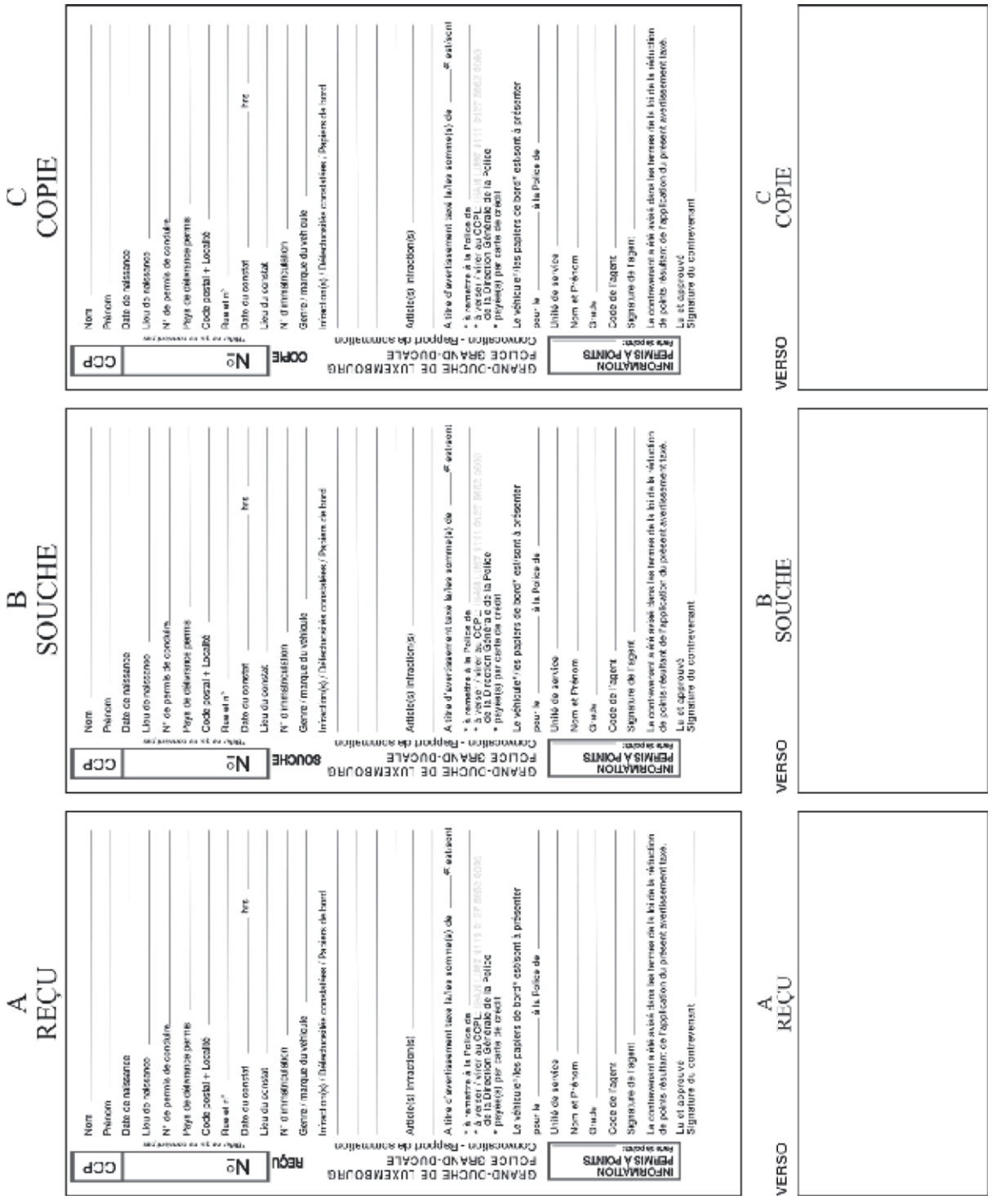
Unité de service
Nom et Prénom
Grade
Code de l'agent
Signature de l'agent

Le contrevenant a été avisé dans les termes de la loi de la réduction de points résultant de l'application du présent avertissement taxé.

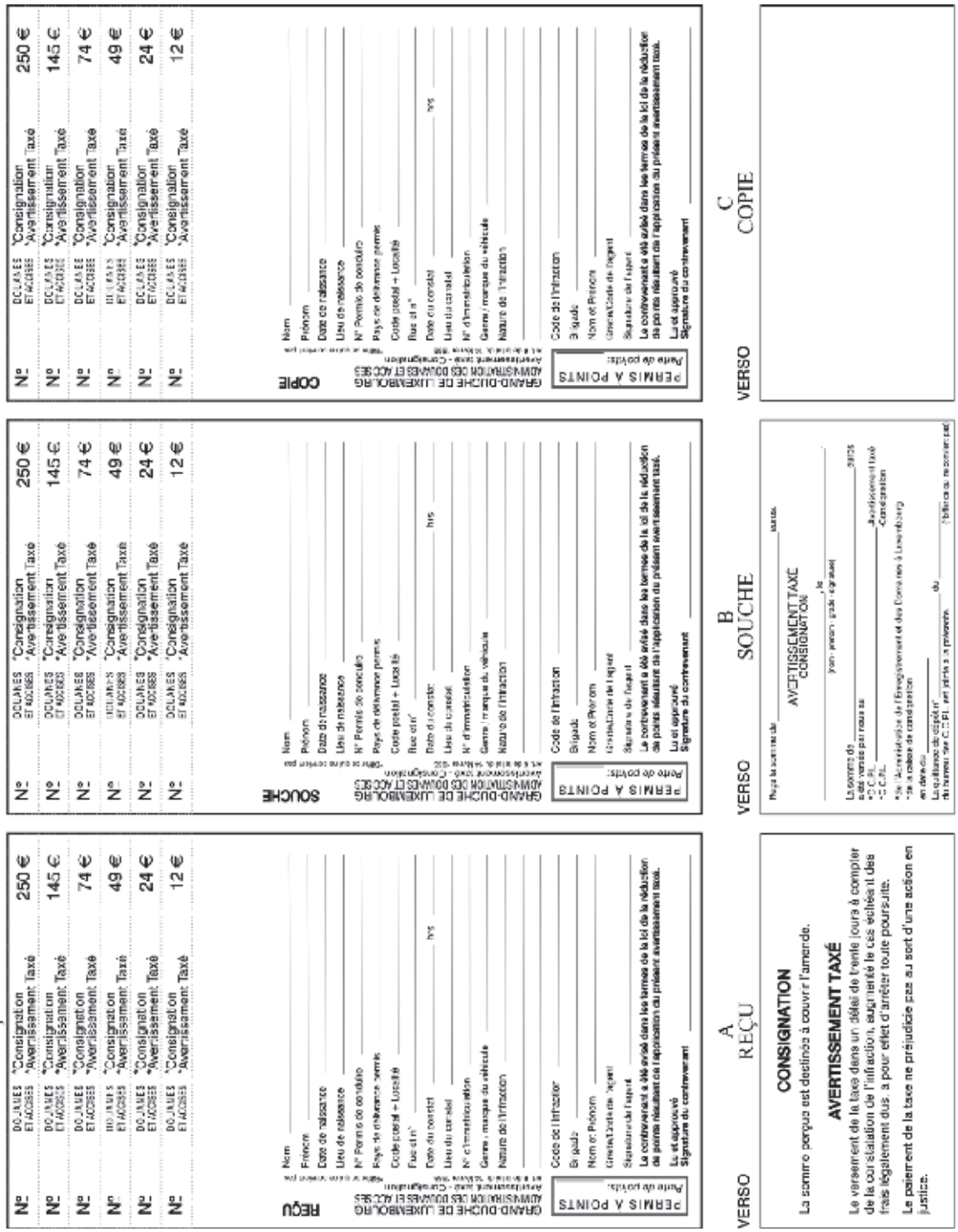
Lu et approuvé
Signature du contrevenant

VERSO

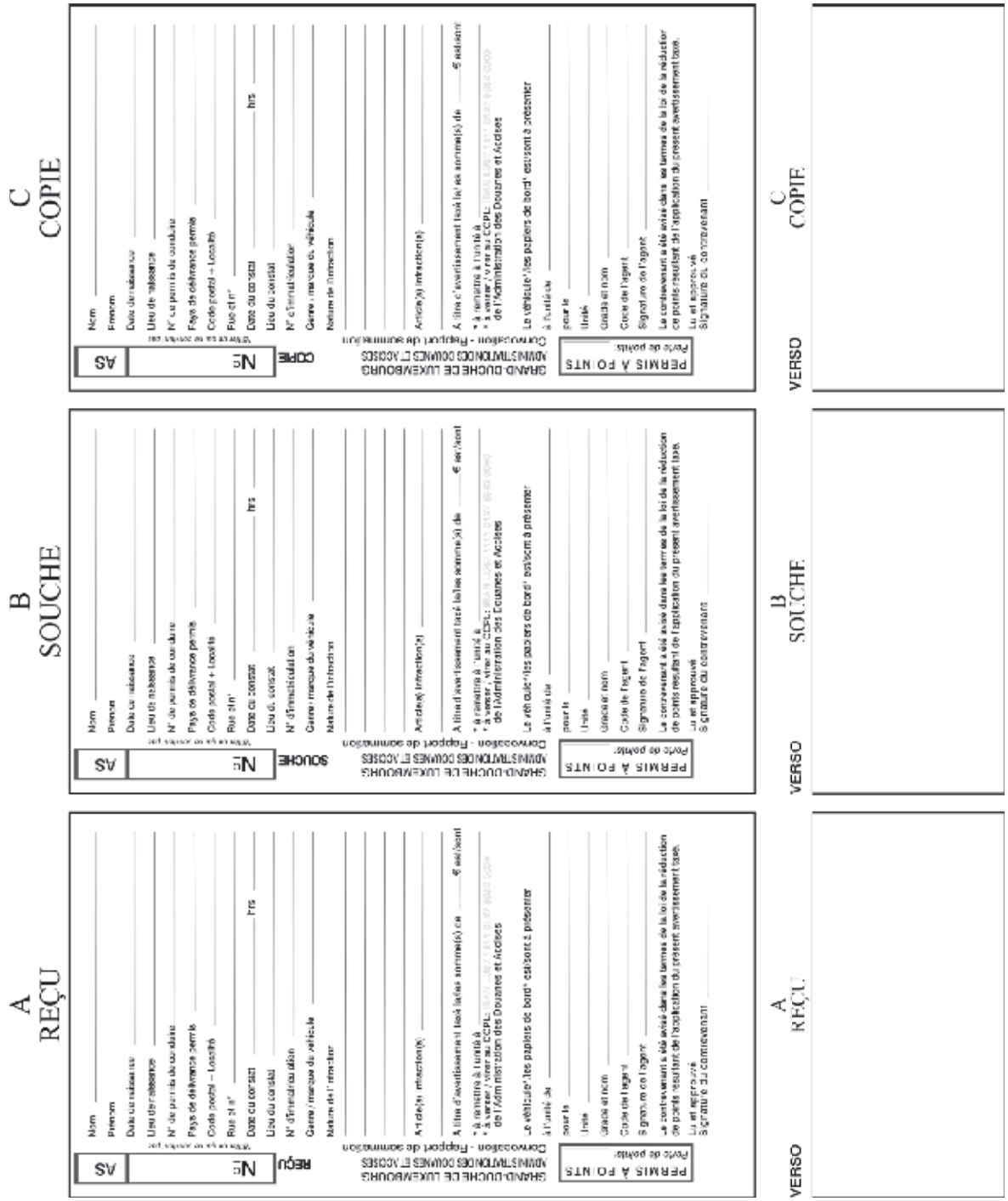
C
COPIE



ANNEXE II-3


A
REÇU
B
SOUCHE
C
COPIE
VERSO
CONSIGNATION
AVERTISSEMENT TAXÉ
CONSIGNATION
AVERTISSEMENT TAXÉ
PERMIS A POINTS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
ADMINISTRATION DES DOUANES ET ACCISES
DOUANES ET ACCISES
Consignation
Avertissement Taxé
250 €
145 €
74 €
49 €
24 €
12 €

ANNEXE II-4



Règlement ministériel du 22 mai 2015 relatif aux codes nationaux à apposer sur le permis de conduire.

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,

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

Vu la directive 2006/126/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Arrête:

Art. 1er. Objet

Le présent règlement a pour objet d'arrêter les codes nationaux qui peuvent être apposés sur le permis de conduire conformément à l'article 75 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Il s'agit en l'occurrence de codes qui sont apposés, le cas échéant, sur le permis de conduire pour y attester des mentions additionnelles ou restrictives en relation avec le droit de conduire de la personne concernée.

Art. 2. Les codes nationaux qui peuvent être apposés sur le permis de conduire sont les suivants:

Code national	Légende
100	Valable pour les motocycles légers de la catégorie A1
101	Valable «instructeur»
102	Valable «apprenti-instructeur»
103	Jusqu'à l'âge de 21 ans, uniquement valable dans le cadre de la qualification initiale ou de la qualification initiale accélérée, prévues au règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 (conducteurs professionnels)
104	Jusqu'à l'âge de 24 ans, uniquement valable dans le cadre de la qualification initiale ou de la qualification initiale accélérée, prévues au règlement grand-ducal modifié du 2 octobre 2009 (conducteurs professionnels)
200	Mentions restrictives du droit de conduire résultant d'une décision administrative ou judiciaire
220	Valable pour les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée
221	Valable pour le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. Ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.
222	Valable pour les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée ainsi que pour le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail. Ce dernier trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.
300	Autres mentions additionnelles ou restrictives du droit de conduire

Art. 3. Le règlement ministériel du 6 décembre 2012 relatif aux codes nationaux à apposer sur le permis de conduire est abrogé.

Art. 4. Le présent règlement sera publié au Mémorial.

Luxembourg, le 22 mai 2015.

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures,
François Bausch

Editeur: Service Central de Législation, 43, boulevard F.-D. Roosevelt, L-2450 Luxembourg
Imprimeur: Association momentanée Imprimerie Centrale / Victor Buck