



---

CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

# Dossier consolidé

Projet de loi 6927

Projet de loi modifiant 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Date de dépôt : 10-12-2015

Date de l'avis du Conseil d'État : 09-03-2016

Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

## Liste des documents

<b>Date</b>	<b>Description</b>	<b>Nom du document</b>	<b>Page</b>
19-04-2016	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
10-12-2015	Déposé	6927/00	<u>5</u>
07-01-2016	Avis de la Chambre de Commerce (18.12.205)	6927/01	<u>18</u>
03-02-2016	Avis du Conseil d'État (2.2.2016)	6927/02	<u>21</u>
04-02-2016	Amendements gouvernementaux 1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (3.2.2016) 2) Exposé des motifs 3) Texte et commentaire des amende [...]	6927/03	<u>26</u>
18-02-2016	Avis de la Chambre d'Agriculture - Dépêche du Président de la Chambre d'Agriculture au Ministre du Développement durable et des Infrastructures (10.2.2016)	6927/04	<u>39</u>
25-02-2016	1) Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (16.2.2016) 2) Avis de la Chambre des Salariés (16.2.2016)	6927/05	<u>42</u>
09-03-2016	Rapport de commission(s) : Commission du Développement durable Rapporteur(s) : Madame Josée Lorsché	6927/07	<u>47</u>
09-03-2016	Avis complémentaire du Conseil d'État (8.3.2016)	6927/06	<u>54</u>
10-03-2016	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°23 Une demande de dispense du second vote a été introduite	6927	<u>57</u>
23-03-2016	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (23-03-2016) Evacué par dispense du second vote (23-03-2016)	6927/08	<u>60</u>
09-03-2016	Commission du Développement durable Procès verbal ( 15 ) de la reunion du 9 mars 2016	15	<u>63</u>
03-03-2016	Commission du Développement durable Procès verbal ( 14 ) de la reunion du 3 mars 2016	14	<u>66</u>
04-02-2016	Commission du Développement durable Procès verbal ( 13 ) de la reunion du 4 février 2016	13	<u>72</u>
31-03-2016	Publié au Mémorial A n°51 en page 948	6927	<u>84</u>

# Résumé

Le projet de loi a pour objet de modifier la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés (CSA) sur trois points :

- le premier objectif est de libérer la Police grand-ducale de l'obligation de constater systématiquement, en application du droit commun, d'autres infractions routières relevées par le système CSA que celles pour lesquelles le système a été conçu en premier lieu ;
- le deuxième objectif est de supprimer le supplément de l'accusé de réception lors de l'envoi par courrier recommandé par la Police grand-ducale des avertissements taxés ainsi que des convocations aux personnes pécuniairement responsables ou aux conducteurs désignés, car cette façon de faire engendre une surcharge de travail disproportionnée et des frais supplémentaires ;
- le troisième objectif est de supprimer l'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire dans le contexte du système CSA, ceci suite à un avis du Parquet général dans lequel l'inadaptation de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire aux infractions de dépassement de vitesse constatées au moyen du système CSA est soulignée.

6927/00

## N° 6927

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI**

**modifiant la loi du 25 juillet 2015 portant création du système  
de contrôle et de sanction automatisés**

\* \* \*

*(Dépôt: le 10.12.2015)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (27.11.2015) .....	1
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs .....	2
4) Commentaire des articles .....	3
5) Fiche financière .....	3
6) Fiche d'évaluation d'impact .....	4
7) Texte coordonné .....	6

\*

**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 la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Palais de Luxembourg, le 27 novembre 2015

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*

François BAUSCH

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 2 de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le paragraphe 4 est supprimé.

**Art. 2.** A l'article 5 de la loi précitée du 25 juillet 2015, l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant:

„(1) La personne pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, est informée par lettre recommandée qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.“

**Art. 3.** A l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015, le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant:

„(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.

En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.“

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### I. CONSIDERATIONS GENERALES

Par la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le cadre légal a été fixé pour la mise en place de caméras sur le réseau routier luxembourgeois d'ici février 2016.

La finalité du système CSA est de constater quatre types d'infractions au Code de la Route, à savoir l'excès de vitesse, l'inobservation d'un feu rouge, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route ainsi que d'en identifier l'auteur.

Le paragraphe 4 de l'article 2 de la prédite loi permet à ce que les données recueillies dans le cadre du système CSA puissent être utilisées pour constater une autre infraction et poursuivre le contrevenant conformément au droit commun. L'idée à la base de cette disposition, qui a été introduite à la demande des autorités judiciaires, est de permettre l'utilisation des données ainsi recueillies dans le cadre de la poursuite d'infractions graves, telles que par exemple un enlèvement de personnes ou un vol.

Il s'avère que la formulation en question pourrait être interprétée dans le sens à exiger la poursuite systématique de toute infraction relevée par le biais du système CSA, telle que notamment le non-port de la ceinture de sécurité, l'usage du téléphone au volant, le défaut de certificat de contrôle technique valable ou le non-paiement de la taxe sur les véhicules automoteurs.

Toutefois, conformément à l'article 9, paragraphe 2, du Code d'instruction criminelle, la Police grand-ducale est investie de la mission légale de constater les infractions, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs. En application de l'article 2, paragraphe 4 de la loi précitée du 25 juillet 2015, la Police grand-ducale constaterait les infractions autres que celles visées à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, de cette loi dont elle prend connaissance dans le cadre du fonctionnement du système CSA et serait amenée à engager des poursuites selon la procédure de droit commun.

A cet égard, il convient tout d'abord de relever que la finalité ultime du système CSA est de combattre l'insécurité routière, en sanctionnant les infractions graves énumérées limitativement par la prédite loi tout en recourant à une procédure simplifiée et automatisée, dérogeant du droit commun. L'esprit de la disposition en question n'est pas de donner lieu systématiquement à une poursuite, selon le droit commun, d'autres infractions routières relevées, le cas échéant, mais bien de créer la possibilité d'utiliser les éventuelles informations recueillies dans le cadre de la poursuite d'une infraction ne relevant pas nécessairement du Code de la Route.

A noter qu'une telle poursuite systématique irait à l'encontre de l'objectif préconisé et risquerait d'hypothéquer le fonctionnement du système CSA et de surcharger tant les services policiers que

judiciaires, sans oublier les questions qui se poseraient au niveau de la protection des données, de l'information préalable du contrevenant et de la compétence du centre de traitement pour la poursuite de ces autres infractions.

Ensuite le présent projet de loi prévoit d'envoyer les avertissements taxés par courrier recommandé avec avis de réception. Du fait qu'un tel envoi avec avis de réception engendre non seulement des frais supplémentaires mais avant tout une surcharge de travail disproportionnée, il est proposé de remplacer l'envoi recommandé avec avis de réception par courrier recommandé.

Le présent projet de loi vise à modifier la loi précitée du 25 juillet 2015 sur ces deux points.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1<sup>er</sup>*

L'article 1<sup>er</sup> propose de modifier l'article 2 de la loi du 25 juillet 2015 en ce sens à limiter la poursuite aux quatre infractions routières limitativement énumérées dans la loi en question et expressément visées par le système CSA, à savoir

- 1) l'excès de vitesse,
- 2) l'inobservation d'un feu rouge,
- 3) le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules,
- 4) le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route.

### *Ad articles 2 et 3*

Les articles 2 et 3 visent à simplifier l'information de l'auteur présumé d'une infraction constatée par le biais du système CSA, en ce sens que cette information est faite par lettre recommandée sans avis de réception.

\*

## FICHE FINANCIERE

Le projet de loi en question a pour objet d'adapter le cadre légal de la mise en place de caméras sur le réseau routier national, en ce sens à limiter la poursuite par la Police grand-ducale aux quatre infractions expressément visées par le système CSA et à simplifier l'information du conducteur présumé d'une infraction constatée par le biais du système CSA.

Les adaptations préconisées permettront de réduire les coûts d'exploitation du centre de constatation et de sanction des infractions routières, en ce sens que ledit centre sera prévisiblement amené à envoyer un nombre important de lettres d'informations aux conducteurs présumés (estimation de 100.000 à 120.000 lettres par an). En supprimant l'avis de réception pour ces envois, une économie de 2,10 euros sera réalisée sur chaque envoi, sans compter la réduction de la charge de travail.

\*

## FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

<b>Intitulé du projet:</b>	<b>Projet de loi modifiant la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés</b>
<b>Ministère initiateur:</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures</b>
<b>Auteur(s):</b>	<b>Josiane Pauly, Conseiller de Gouvernement 1<sup>re</sup> classe</b>
<b>Tél:</b>	<b>247-84948</b>
<b>Courriel:</b>	<b>josiane.pauly@tr.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet:</b>	<b>Adapter le cadre légal dans l’intérêt de l’exploitation du système CSA</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):</b>	<b>Ministère de la Sécurité intérieure, Police grand-ducale, CTIE, Administration des Ponts et Chaussées</b>
<b>Date:</b>	<b>27 octobre 2015</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui  Non   
 Si oui, laquelle/lesquelles: Ministère de la Justice, Ministère de la Sécurité intérieure, ministère public, Police grand-ducale, Administration des Ponts et Chaussées, CTIE  
 Remarques/Observations:  
 avis favorables
  
2. Destinataires du projet:
 

– Entreprises/Professions libérales:	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens:	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Administrations:	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
  
3. Le principe „Think small first“ est-il respecté? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l’entreprise et/ou son secteur d’activité?)  
 Remarques/Observations:
  
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui  Non   
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d’une façon régulière? Oui  Non   
 Remarques/Observations:
  
5. Le projet a-t-il saisi l’opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d’autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui  Non  N.a.   
 Remarques/Observations:

<sup>1</sup> N.a.: non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui  Non
- Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup>? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non-réponse de l'administration? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui  Non  N.a.
- Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive“ est-il respecté? Oui  Non  N.a.
- Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b. amélioration de la qualité réglementaire? Oui  Non
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel?
- Remarques/Observations:

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

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

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

### Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière:
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - Si oui, expliquez pourquoi: *la loi en projet vise toutes les personnes concernées par la matière, sans distinction de sexe*
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui  Non  N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière:

### Directive „services“

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup>? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup>? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

\*

## TEXTE COORDONNE

### PROJET DE LOI

#### modifiant la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

##### Art. 1<sup>er</sup>. *Objet*

(1) La présente loi a pour objectif la mise en place d'un système de contrôle et de sanction automatisés, désigné ci-après par le „système CSA“, qui consiste en un traitement automatisé de données à caractère personnel dont la finalité est de constater au moyen d'appareils de contrôle automatique des infractions à la législation routière ainsi que d'appliquer consécutivement la sanction.

(2) Il est créé sous l'autorité du ministre ayant la Police dans ses attributions, désigné ci-après par le „ministre“, un Centre de constatation et de sanction des infractions routières, désigné ci-après par le „Centre“.

En vue d'assurer le fonctionnement du système CSA, le Centre a pour mission le traitement des infractions, la gestion des contestations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA.

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

## **Art. 2. Finalités du système CSA**

(1) Le système CSA a les finalités suivantes:

1. constater et enregistrer, au moyen d'appareils automatiques définis à l'article 3, les infractions à la législation routière concernant:
  - a) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse, considéré comme contravention ou contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou comme délit en vertu de l'article 11*bis* de la loi précitée du 14 février 1955;
  - b) l'inobservation d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
  - c) 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, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
  - d) le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers ou une voie fermée, considéré comme contravention en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
2. identifier le conducteur, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1.;
3. traiter les infractions visées au présent article en vue de décerner et de gérer les avertissements taxés visés à l'article 15 de la loi précitée du 14 février 1955;
4. traiter les infractions donnant lieu à un procès-verbal conformément à l'article 15, alinéa 4, points 1., 3., 4. et 5. de la loi précitée du 14 février 1955;
5. gérer les courriers des personnes concernées en relation avec les avertissements taxés qui leur sont envoyés;
6. transmettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, à la réduction des points dont est doté le permis de conduire, conformément à l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) Au sens de la présente loi, on entend par „donnée“, toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2 (e) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(3) La constatation des infractions visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1, se fait, au moyen des appareils automatiques définis à l'article 3, conformément à l'article 9-2 du Code d'instruction criminelle.

~~(4) Lorsqu'une infraction autre que celles prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1. est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun.~~

## **Art. 3. Appareils automatiques**

(1) Les appareils de contrôle automatisé destinés à constater et à enregistrer les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1., désignés ci-après „les appareils automatiques“, doivent être agréés ou homologués aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'agrément ou l'homologation, conformément aux dispositions à déterminer par règlement grand-ducal qui fixe en outre les modalités d'utilisation de ces appareils automatiques.

En ce qui concerne les appareils automatiques destinés à constater et à enregistrer l'infraction à la législation routière visée à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1. sous a), ils peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et être conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points.

(2) Les données enregistrées par ces appareils automatiques font foi jusqu'à preuve du contraire.

(3) Pour l'application de la présente loi, le Centre est considéré comme étant le lieu de constatation de l'infraction par un officier ou agent de police judiciaire. Toutefois, pour l'application de l'article 26,

paragraphe 1<sup>er</sup>, du Code d'instruction criminelle, le lieu où l'infraction est constatée et enregistrée au moyen des appareils automatiques est considéré comme étant le lieu d'infraction.

Lorsque le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est constaté au moyen d'un appareil de contrôle automatisé destiné à relever une vitesse moyenne supérieure à la vitesse maximale autorisée entre deux points de mesure, le lieu de l'infraction est le deuxième point.

(4) Lorsqu'aucun dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse n'est constaté, les données traitées et la vitesse moyenne calculée correspondante sont supprimées au plus tard vingt-quatre heures après leur enregistrement.

#### **Art. 4. Responsabilité**

(1) Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation prévu par la loi précitée du 14 février 1955, du véhicule à l'aide duquel une infraction à la législation routière énumérée à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1. est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1., lorsque celle-ci est constatée au moyen des appareils automatiques, sous les réserves prévues au paragraphe 2.

Sous réserve du paragraphe 3, la personne déclarée redevable pécuniairement en application du présent paragraphe n'est pas responsable pénalement de l'infraction et l'application de ces dispositions ne donne lieu ni à une inscription au casier judiciaire, ni à une prise en compte au titre de la récidive, ni à une interdiction de conduire, ni à une réduction de points conformément à l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955.

Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation du véhicule à l'aide duquel une infraction est commise est une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1<sup>er</sup> incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe 2.

Lorsque le véhicule à l'aide duquel une infraction est commise est loué à un tiers au moment de l'infraction, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1<sup>er</sup> incombe au locataire, sous les réserves prévues au paragraphe 2.

Dans le cas où le véhicule à l'aide duquel une infraction est commise a été cédé avant la date de la détection de l'infraction, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1<sup>er</sup> incombe, sous les réserves prévues au paragraphe 2, au cessionnaire du véhicule.

(2) La responsabilité pécuniaire prévue au paragraphe 1<sup>er</sup> s'applique, à moins que la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> n'établisse qu'au moment de l'infraction, le véhicule ne se trouvait pas sous sa garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux ou d'un événement de force majeure ou qu'elle ne fournisse des renseignements permettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

(3) Par le paiement spontané de l'avertissement taxé prévu à l'article 5, la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> reconnaît avoir commis l'infraction. Dans ce cas les dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 sont d'application. Il en est de même en cas de condamnation judiciaire de la personne pécuniairement responsable.

#### **Art. 5. Avertissement taxé**

(1) La personne pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, est informée par lettre recommandée, ~~accompagnée d'un avis de réception~~ qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.

Cette information est valablement faite à l'adresse figurant au registre national des personnes physiques prévu par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, au registre national des personnes physiques, à la carte d'identité, aux registres communaux des personnes physiques pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que détenteur, ou à défaut propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale détenteur, ou à défaut propriétaire du véhicule, cette information est valablement faite à l'adresse figurant au répertoire

général des personnes physiques et morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales.

(2) Le modèle de la lettre informant la personne pécuniairement redevable qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé, et comprenant l'avis de constatation et un formulaire de contestation est fixé par règlement grand-ducal.

(3) En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4 paragraphe 2, la personne désignée est informée conformément aux dispositions prévues aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.

#### **Art. 6. Paiement de l'avertissement taxé**

(1) Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de 45 jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans la lettre recommandée prévue par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne ayant fait l'objet d'un avertissement taxé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

(2) Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par la présente loi, les dispositions des alinéas 4 à 8 de l'article 15 de la loi précitée du 14 février 1955 s'appliquent.

#### **Art. 7. Procès-verbal**

(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée, ~~accompagnée d'un avis de réception.~~

En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée, ~~accompagnée d'un avis de réception.~~

(2) Si la personne concernée n'exerce pas son droit d'être entendue dans un délai de 45 jours, le procès-verbal est transmis au procureur d'Etat compétent. Le délai de 45 jours court à partir de la date où l'intéressé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

(3) En cas d'établissement d'un procès-verbal suite à la constatation dans le chef du conducteur d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum, il est procédé au retrait immédiat du permis de conduire conformément au paragraphe 13 de l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955.

#### **Art. 8. Droit de contestation**

(1) En application de l'article 4, paragraphe 2, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, peut, dans un délai de 45 jours, contester être l'auteur de l'infraction. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

A cette fin, elle retourne par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception, le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné de l'un des documents suivants:

1. du récépissé du dépôt de plainte pour soustraction frauduleuse ou détournement frauduleux ou d'une copie de la déclaration de destruction du véhicule;
2. d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant les nom, prénoms, sexe et adresse de la personne qu'elle désigne comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction;
3. d'une copie de contrat de cession du véhicule dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et de la preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs;

4. d'une copie du contrat de location.

Le formulaire de contestation indique en outre que son auteur a connaissance qu'une fausse déclaration de sa part l'expose à des sanctions pénales.

(2) La contestation est admise, à condition:

1. d'être conforme aux exigences du paragraphe 1<sup>er</sup> ainsi que de l'article 9 et
2. en cas d'attestation dont question au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, point 2., de permettre d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

Dans ce cas, la responsabilité pécuniaire dont question à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, n'est pas engagée et le concerné en est informé par écrit.

(3) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat.

(4) La contestation interrompt les délais de paiement et de prescription.

**Art. 9. Aménagement de la procédure applicable aux non-résidents**

Si la personne concernée n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, les délais prévus aux articles 6, 7 et 8 sont augmentés d'un mois.

Par dérogation aux dispositions prévues aux articles 5 et 7, si la personne concernée a sa résidence normale dans un pays tombant sous le champ d'application de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, l'information prévue aux articles 5 et 7 se fait en application des dispositions de la loi précitée du 19 décembre 2014.

**Art. 10. Traitement des données du système CSA**

Le Centre procède au traitement des données à caractère personnel qui est nécessaire à l'accomplissement de ses missions.

Le traitement s'effectue conformément à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Il fait l'objet d'un règlement grand-ducal prévu à l'article 17, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 2 août 2002.

Sans préjudice des données traitées par le Centre et soumises au régime de l'article 8 de la loi précitée du 2 août 2002 et des dispositions de l'article 11 de la présente loi, tout accès aux données non prévu par l'article 11 s'exerce conformément audit article 17, paragraphe 2, alinéa 5.

**Art. 11. Droit d'accès aux données du système CSA**

(1) Toute personne pécuniairement responsable ou ayant été désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction a le droit de consulter la photo concernant le véhicule en infraction et les données à caractère personnel la concernant traitées dans le cadre de l'exploitation du système CSA. Elle peut donner une procuration écrite, datée et signée de sa main à une personne de son choix pour exercer ce droit pour elle.

(2) Cette consultation se fait au Centre et sous le contrôle de la Police grand-ducale.

(3) Lors de l'exercice du droit d'accès, toute personne autre que le conducteur est masquée sur la photo exhibée, sauf si la photo concerne un véhicule utilisé au moment de l'infraction dans le cadre de l'apprentissage ou de l'examen pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire.

**Art. 12. Dispositions pénales**

Toute fausse déclaration dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire dans le cadre de l'application des articles 4 et 8 est punie d'une amende de 251 à 10.000 euros.

**Art. 13. Dispositions modificatives**

1. La loi précitée du 14 février 1955 est modifiée comme suit:

- a) L'article 15, alinéa 4, est complété par un point 5) à insérer après le point 4) avec le libellé suivant:
  - „5) en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum de la vitesse autorisée et d'au moins 20 km/heure par rapport à ce maximum.“
- b) La première phrase de l'alinéa 2 de l'article 16 est remplacée par le libellé suivant:
  - „Jusqu'à remise de cette somme, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu.“
- c) L'article 16 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:
  - „Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du (date à compléter) portant création du système de contrôle et de sanction automatisé.“

2. L'article 48-24 du Code d'instruction criminelle est complété *in fine* par un point 11 libellé comme suit:

- „11. Le fichier créé dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés.“

**Art. 14. Disposition finale**

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant:

- „loi du (date à compléter) portant création du système de contrôle et de sanction automatisés“.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6927/01

**N° 6927<sup>1</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI****modifiant la loi du 25 juillet 2015 portant création du système  
de contrôle et de sanction automatisés**

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(18.12.2015)

Le projet de loi sous avis a pour objet d'apporter quelques modifications à la récente loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés (ci-après „Loi CSA“) en matière d'infractions au Code de la Route.

La finalité du système mis en place par la Loi CSA est de constater de manière automatique 4 types d'infractions au Code de la Route: l'excès de vitesse, l'inobservation d'un feu rouge, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route, ainsi que d'en identifier les auteurs.

Afin de clarifier cette finalité, le projet de loi sous avis entend supprimer le paragraphe 4 de l'article 2 de la Loi CSA<sup>1</sup> qui pouvait laisser présumer, de par sa rédaction, la poursuite systématique, selon la procédure de droit commun, de toute autre infraction pouvant être constatée par le biais du système de contrôle et de sanction automatisés (non-port de la ceinture de sécurité, usage du téléphone portable au volant, ...).

Une telle poursuite systématique risquerait, selon les auteurs, d'hypothéquer le bon fonctionnement du nouveau Centre de constatation et de sanction des infractions routières et de surcharger inutilement tant les services policiers que les services judiciaires.

Finalement, le projet de loi sous avis modifie également la Loi CSA afin de préciser, dans un souci de réduction des coûts, que l'envoi des avertissements taxés ainsi que de toute correspondance en vue de l'établissement d'un procès-verbal sera effectué par courrier recommandé et non pas par courrier recommandé avec accusé de réception.

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

\*

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

---

<sup>1</sup> L'article 2 paragraphe 4 de la Loi CSA dispose actuellement que: „Lorsqu'une infraction autre que celles prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> point 1 est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun“.

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6927/02

N° 6927<sup>2</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI****modifiant la loi du 25 juillet 2015 portant création du système  
de contrôle et de sanction automatisés**

\* \* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**

(2.2.2016)

Par dépêche du 30 novembre 2015, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État le projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le texte du projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact et du texte coordonné de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

L'avis de la Chambre de commerce a été communiqué au Conseil d'État par dépêche du 6 janvier 2016.

\*

**CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES**

Le projet sous examen a pour premier objectif de libérer la Police grand-ducale de l'obligation de constater systématiquement, en application du droit commun, d'autres infractions routières relevées par le système de contrôle et de sanction automatisé, ci-après „système CSA“, que celles pour lesquelles le système a été conçu en premier lieu.

Un deuxième objectif du projet est de supprimer le supplément de l'accusé de réception lors de l'envoi par courrier recommandé par la Police grand-ducale des avertissements taxés ainsi que des convocations aux personnes pécuniairement responsables ou aux conducteurs désignés. En effet, lors de l'envoi d'une lettre recommandée ordinaire, le destinataire ou une autre personne habilitée à le faire, signe lors de la livraison du courrier une quittance qui atteste la réception de l'envoi. Si l'expéditeur a opté pour le supplément de l'accusé de réception, le destinataire ou une autre personne habilitée à le faire, doit en outre signer une fiche „avis de réception“ qui est ensuite retournée à l'expéditeur en tant que preuve que l'envoi a bien été remis. Selon les auteurs, cette façon de faire engendre une surcharge de travail disproportionnée et des frais supplémentaires.

\*

**EXAMEN DES ARTICLES***Article 1<sup>er</sup>*

Cet article vise la suppression de l'article 2, paragraphe 4, de la loi précitée du 25 juillet 2015 qui prévoit que „*lorsqu'une infraction autre que celles prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1. est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun.*“

Cette disposition reprend le principe de droit commun selon lequel la preuve de toute infraction est libre, de sorte qu'une infraction autre que celles prévues à l'article 2 de la loi précitée du 25 juillet

2015 peut donner lieu à des poursuites pénales sur base d'un élément de preuve généré par l'appareil de contrôle automatique.

Se pose dès lors la question de l'effet de l'abrogation de la disposition. S'agit-il d'une dérogation aux règles normales du Code d'instruction criminelle? Juridiquement, la réponse est négative, dans la mesure où la loi n'introduit pas une telle dérogation expresse, ce qui serait d'ailleurs hautement discutable au regard des dispositions des articles 9-2, 12 et 23 du Code d'instruction criminelle qui oblige la police (judiciaire) à constater les infractions, y compris les contraventions, et à en informer le procureur d'État.

Cependant, d'après les auteurs, l'objectif de la loi précitée du 25 juillet 2015 est en premier lieu de constater et de sanctionner le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse, l'inobservation de certains signaux lumineux tels que les feux rouges ainsi que l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance minimale par rapport au véhicule qui précède et le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence.<sup>1</sup> Afin d'éviter que le paragraphe faisant l'objet du présent article ne soit interprété „dans le sens à exiger la poursuite systématique de toute infraction relevée par le biais du système CSA“ et de renforcer au contraire la finalité ultime de la loi précitée du 25 juillet 2015, les auteurs proposent de le supprimer et de se référer dorénavant, de façon implicite, à l'article 9, paragraphe 2, du Code d'instruction criminelle.

Au vu de ce qui précède et étant donné que l'article sous examen n'aura pas d'effet juridique sur les possibilités, voire la nécessité, pour la Police grand-ducale de poursuivre les infractions constatées à l'aide du système CSA, le Conseil d'État peut s'accommoder de la suppression de l'article 2, paragraphe 4, de la loi précitée du 25 juillet 2015.

#### *Article 2*

La disposition sous revue propose de supprimer l'exigence d'un avis de réception au courrier recommandé par lequel la personne pécuniairement responsable est informée qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé et n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

#### *Article 3*

Cette disposition vise à supprimer l'exigence d'un avis de réception au courrier recommandé qui est adressé, d'un côté, aux personnes pécuniairement responsables qui doivent être entendues en raison du fait que l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal et, de l'autre, aux conducteurs désignés qui doivent être entendus conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 25 juillet 2015.

La suppression de l'avis de réception mettrait le dispositif en incohérence aux règles de la notification applicables, de manière générale, en matière pénale précisées à l'article 386 du Code d'instruction criminelle.<sup>2</sup>

Les personnes convoquées selon les dispositions de l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015, disposent d'un délai de quarante-cinq jours pour exercer leur droit d'être entendues. Ce délai court à partir de la date de réception de la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes. Le cas échéant, la date de réception, avisée aux autorités par l'accusé de réception, peut se situer jusqu'à deux semaines après la date de dépôt de l'avis par le facteur des postes. Outre une éventuelle prolongation du délai avant que l'autorité judiciaire ne puisse reprendre l'instruction du dossier, la suppression de l'avis de réception n'aura dès lors pas d'effet sur la procédure visant la poursuite des infractions constatées à l'aide du système CSA.

Sous ces conditions, la suppression de l'avis de réception n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

\*

<sup>1</sup> Loi précitée du 25 juillet 2015, article 2. Finalité du système CSA, paragraphe 1<sup>er</sup>.

<sup>2</sup> „Art. 386. Lorsque la citation ou la notification sont faites par voie postale, l'autorité requérante adresse une copie de l'acte sous pli fermé et recommandée au destinataire, accompagnée d'un accusé de réception.“

## OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE

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

Il y a lieu d'écrire: „**Art. 1<sup>er</sup>**. ...“

### *Article 2*

D'un point de vue légistique, il aurait suffi de donner à l'article sous revue la teneur suivante:

„**Art. 2.** À l'article 5, alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 25 juillet 2015, la partie de phrase „ , accompagnée d'un avis de réception“ est supprimée.“

### *Article 3*

Conformément à ce qui précède, il conviendrait d'écrire:

„**Art. 3.** À l'article 7, alinéas 1<sup>er</sup> et 2 du paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 25 juillet 2015, la partie de phrase „ , accompagnée d'un avis de réception“ est supprimée.“

Ainsi délibéré en séance plénière, le 2 février 2016.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*La Présidente,*  
Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6927/03

N° 6927<sup>3</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI**

modifiant

- 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et
- 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements gouvernementaux</i>	
1) Dépêche du Ministre aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (3.2.2016).....	1
2) Exposé des motifs .....	2
3) Texte et commentaire des amendements gouvernementaux ....	2
4) Texte coordonné de la loi modifiant la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés .....	3
5) Texte coordonné du projet de loi 6927.....	8
6) Exposé des motifs .....	8
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	10
8) Fiche financière .....	12

\*

**DEPECHE DU MINISTRE AUX RELATIONS AVEC LE PARLEMENT  
AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(3.2.2016)

Monsieur le Président,

A la demande du Ministre du Développement durable et des Infrastructures, j'ai l'honneur de vous saisir d'amendements gouvernementaux au projet de loi sous rubrique.

A cet effet, je joins en annexe le texte des amendements avec un commentaire ainsi qu'une version coordonnée du projet de loi tenant compte desdits amendements ainsi que la fiche d'évaluation d'impact et la fiche financière.

Les avis de la Chambre des salariés, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics, de la Chambre d'agriculture, de la Chambre de commerce et de la Chambre des métiers ont été demandés et vous parviendront dès réception.

Veillez agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma haute considération.

*Le Ministre aux Relations  
avec le Parlement,  
Fernand ETGEN*

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans le cadre de la mise en place d'un système de contrôle et de sanction automatisés (CSA) sur réseau routier luxembourgeois.

Les amendements ci-dessous font suite à l'avis du Parquet général du 17 décembre 2015 dans lequel l'inadaptation de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire aux infractions de dépassement de vitesse constatées au moyen du système CSA est soulignée.

Ils visent dès lors à supprimer l'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire dans le contexte du système CSA tel que proposé par le Parquet général.

A cette fin, une modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi que de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés s'impose.

\*

## TEXTE ET COMMENTAIRE DES AMENDEMENTS GOUVERNEMENTAUX

### *Amendement 1<sup>er</sup> portant sur l'intitulé du projet de loi*

L'intitulé se lira comme suit:

„Projet de loi modifiant 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques“.

### *Commentaire de l'amendement*

Cet amendement vise à tenir compte dans l'intitulé du fait qu'outre la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est également modifiée.

### *Amendement 2 portant sur l'article 3*

L'article 3 se lira comme suit:

„**Art. 3.** A l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015 sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant:

„(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.

En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.“

2. Le paragraphe 3 est supprimé.“

### *Commentaire de l'amendement*

Cet amendement propose de supprimer le paragraphe 3 de l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015 qui impose l'application de la mesure du retrait immédiat dans le contexte du système CSA, alors qu'il est proposé de supprimer l'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire dans ledit contexte.

### *Amendement 3 portant insertion d'un nouvel article 4*

Un nouvel article 4 sera inséré derrière l'article 3, avec le libellé suivant:

„**Art. 4.** Le paragraphe 13 de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complété *in fine* par un nouvel alinéa libellé comme suit:

„Toutefois, sans préjudice de l'application du paragraphe 3, le retrait immédiat du permis de conduire n'est pas effectué lorsque le dépassement de la vitesse est constaté au moyen du système CSA.“

*Commentaire de l'amendement*

L'amendement propose de déroger dans le contexte du système CSA au principe de l'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire.

\*

**TEXTE COORDONNE**  
**de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création**  
**du système de contrôle et de sanction automatisés**

**Art. 1<sup>er</sup>. *Objet***

(1) La présente loi a pour objectif la mise en place d'un système de contrôle et de sanction automatisés, désigné ci-après par le „système CSA“, qui consiste en un traitement automatisé de données à caractère personnel dont la finalité est de constater au moyen d'appareils de contrôle automatique des infractions à la législation routière ainsi que d'appliquer consécutivement la sanction.

(2) Il est créé sous l'autorité du ministre ayant la Police dans ses attributions, désigné ci-après par le „ministre“, un Centre de constatation et de sanction des infractions routières, désigné ci-après par le „Centre“.

En vue d'assurer le fonctionnement du système CSA, le Centre a pour mission le traitement des infractions, la gestion des contestations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA.

**Art. 2. *Finalités du système CSA***

(1) Le système CSA a les finalités suivantes:

1. constater et enregistrer, au moyen d'appareils automatiques définis à l'article 3, les infractions à la législation routière concernant:
  - a) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse, considéré comme contravention ou contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou comme délit en vertu de l'article 11bis de la loi précitée du 14 février 1955;
  - b) l'inobservation d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
  - c) 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, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
  - d) le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers ou une voie fermée, considéré comme contravention en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
2. identifier le conducteur, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1.;
3. traiter les infractions visées au présent article en vue de décerner et de gérer les avertissements taxés visés à l'article 15 de la loi précitée du 14 février 1955;
4. traiter les infractions donnant lieu à un procès-verbal conformément à l'article 15, alinéa 4, points 1., 3., 4. et 5. de la loi précitée du 14 février 1955;
5. gérer les courriers des personnes concernées en relation avec les avertissements taxés qui leur sont envoyés;
6. transmettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, à la réduction des points dont est doté le permis de conduire, conformément à l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) Au sens de la présente loi, on entend par „donnée“, toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2 (e) de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(3) La constatation des infractions visées au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1, se fait, au moyen des appareils automatiques définis à l'article 3, conformément à l'article 9-2 du Code d'instruction criminelle.

~~(4) Lorsqu'une infraction autre que celles prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1, est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun.~~

### **Art. 3. Appareils automatiques**

(1) Les appareils de contrôle automatisé destinés à constater et à enregistrer les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1., désignés ci-après „les appareils automatiques“, doivent être agréés ou homologués aux frais des fabricants, importateurs ou distributeurs qui demandent l'agrément ou l'homologation, conformément aux dispositions à déterminer par règlement grand-ducal qui fixe en outre les modalités d'utilisation de ces appareils automatiques.

En ce qui concerne les appareils automatiques destinés à constater et à enregistrer l'infraction à la législation routière visée à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1. sous a), ils peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et être conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points.

(2) Les données enregistrées par ces appareils automatiques font foi jusqu'à preuve du contraire.

(3) Pour l'application de la présente loi, le Centre est considéré comme étant le lieu de constatation de l'infraction par un officier ou agent de police judiciaire. Toutefois, pour l'application de l'article 26, paragraphe 1<sup>er</sup>, du Code d'instruction criminelle, le lieu où l'infraction est constatée et enregistrée au moyen des appareils automatiques est considéré comme étant le lieu d'infraction. Lorsque le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est constaté au moyen d'un appareil de contrôle automatisé destiné à relever une vitesse moyenne supérieure à la vitesse maximale autorisée entre deux points de mesure, le lieu de l'infraction est le deuxième point.

(4) Lorsqu'aucun dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse n'est constaté, les données traitées et la vitesse moyenne calculée correspondante sont supprimées au plus tard vingt-quatre heures après leur enregistrement.

### **Art. 4. Responsabilité**

(1) Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation prévu par la loi précitée du 14 février 1955, du véhicule à l'aide duquel une infraction à la législation routière énumérée à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1. est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1., lorsque celle-ci est constatée au moyen des appareils automatiques, sous les réserves prévues au paragraphe 2.

Sous réserve du paragraphe 3, la personne déclarée redevable pécuniairement en application du présent paragraphe n'est pas responsable pénalement de l'infraction et l'application de ces dispositions ne donne lieu ni à une inscription au casier judiciaire, ni à une prise en compte au titre de la récidive, ni à une interdiction de conduire, ni à une réduction de points conformément à l'article 2*bis* de la loi précitée du 14 février 1955.

Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation du véhicule à l'aide duquel une infraction est commise est une personne morale, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1<sup>er</sup> incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe 2.

Lorsque le véhicule à l'aide duquel une infraction est commise est loué à un tiers au moment de l'infraction, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1<sup>er</sup> incombe au locataire, sous les réserves prévues au paragraphe 2.

Dans le cas où le véhicule à l'aide duquel une infraction est commise a été cédé avant la date de la détection de l'infraction, la responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1<sup>er</sup> incombe, sous les réserves prévues au paragraphe 2, au cessionnaire du véhicule.

(2) La responsabilité pécuniaire prévue au paragraphe 1<sup>er</sup> s'applique, à moins que la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> n'établisse qu'au moment de l'infraction, le véhicule ne se trouvait pas sous sa garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux ou d'un événement de force majeure ou qu'elle ne fournisse des renseignements permettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

(3) Par le paiement spontané de l'avertissement taxé prévu à l'article 5, la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> reconnaît avoir commis l'infraction. Dans ce cas les dispositions de l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955 sont d'application. Il en est de même en cas de condamnation judiciaire de la personne pécuniairement responsable.

#### **Art. 5. Avertissement taxé**

(1) La personne pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, est informée par lettre recommandée, ~~accompagnée d'un avis de réception~~ qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.

Cette information est valablement faite à l'adresse figurant au registre national des personnes physiques prévu par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, au registre national des personnes physiques, à la carte d'identité, aux registres communaux des personnes physiques pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que détenteur, ou à défaut propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale détenteur, ou à défaut propriétaire du véhicule, cette information est valablement faite à l'adresse figurant au répertoire général des personnes physiques et morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales.

(2) Le modèle de la lettre informant la personne pécuniairement redevable qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé, et comprenant l'avis de constatation et un formulaire de contestation est fixé par règlement grand-ducal.

(3) En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4 paragraphe 2, la personne désignée est informée conformément aux dispositions prévues aux paragraphes 1<sup>er</sup> et 2 qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.

#### **Art. 6. Paiement de l'avertissement taxé**

(1) Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de 45 jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans la lettre recommandée prévue par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne ayant fait l'objet d'un avertissement taxé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

(2) Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par la présente loi, les dispositions des alinéas 4 à 8 de l'article 15 de la loi précitée du 14 février 1955 s'appliquent.

#### **Art. 7. Procès-verbal**

(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée, ~~accompagnée d'un avis de réception~~.

En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée, ~~accompagnée d'un avis de réception~~.

(2) Si la personne concernée n'exerce pas son droit d'être entendue dans un délai de 45 jours, le procès-verbal est transmis au procureur d'Etat compétent. Le délai de 45 jours court à partir de la date

où l'intéressé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

~~(3) En cas d'établissement d'un procès-verbal suite à la constatation dans le chef du conducteur d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum, il est procédé au retrait immédiat du permis de conduire conformément au paragraphe 13 de l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955.~~

#### **Art. 8. Droit de contestation**

(1) En application de l'article 4, paragraphe 2, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, peut, dans un délai de 45 jours, contester être l'auteur de l'infraction. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

A cette fin, elle retourne par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception, le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné de l'un des documents suivants:

1. du récépissé du dépôt de plainte pour soustraction frauduleuse ou détournement frauduleux ou d'une copie de la déclaration de destruction du véhicule;
2. d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant les nom, prénoms, sexe et adresse de la personne qu'elle désigne comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction;
3. d'une copie de contrat de cession du véhicule dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et de la preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs;
4. d'une copie du contrat de location.

Le formulaire de contestation indique en outre que son auteur a connaissance qu'une fausse déclaration de sa part l'expose à des sanctions pénales.

(2) La contestation est admise, à condition:

1. d'être conforme aux exigences du paragraphe 1<sup>er</sup> ainsi que de l'article 9 et
2. en cas d'attestation dont question au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, point 2., de permettre d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

Dans ce cas, la responsabilité pécuniaire dont question à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, n'est pas engagée et le concerné en est informé par écrit.

(3) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat.

(4) La contestation interrompt les délais de paiement et de prescription.

#### **Art. 9. Aménagement de la procédure applicable aux non-résidents**

Si la personne concernée n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, les délais prévus aux articles 6, 7 et 8 sont augmentés d'un mois.

Par dérogation aux dispositions prévues aux articles 5 et 7, si la personne concernée a sa résidence normale dans un pays tombant sous le champ d'application de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, l'information prévue aux articles 5 et 7 se fait en application des dispositions de la loi précitée du 19 décembre 2014.

#### **Art. 10. Traitement des données du système CSA**

Le Centre procède au traitement des données à caractère personnel qui est nécessaire à l'accomplissement de ses missions.

Le traitement s'effectue conformément à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Il fait l'objet d'un règlement grand-ducal prévu à l'article 17, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 2 août 2002.

Sans préjudice des données traitées par le Centre et soumises au régime de l'article 8 de la loi précitée du 2 août 2002 et des dispositions de l'article 11 de la présente loi, tout accès aux données non prévu par l'article 11 s'exerce conformément audit article 17, paragraphe 2, alinéa 5.

#### **Art. 11. Droit d'accès aux données du système CSA**

(1) Toute personne pécuniairement responsable ou ayant été désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction a le droit de consulter la photo concernant le véhicule en infraction et les données à caractère personnel la concernant traitées dans le cadre de l'exploitation du système CSA. Elle peut donner une procuration écrite, datée et signée de sa main à une personne de son choix pour exercer ce droit pour elle.

(2) Cette consultation se fait au Centre et sous le contrôle de la Police grand-ducale.

(3) Lors de l'exercice du droit d'accès, toute personne autre que le conducteur est masquée sur la photo exhibée, sauf si la photo concerne un véhicule utilisé au moment de l'infraction dans le cadre de l'apprentissage ou de l'examen pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire.

#### **Art. 12. Dispositions pénales**

Toute fausse déclaration dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire dans le cadre de l'application des articles 4 et 8 est punie d'une amende de 251 à 10.000 euros.

#### **Art. 13. Dispositions modificatives**

1. La loi précitée du 14 février 1955 est modifiée comme suit:

a) L'article 15, alinéa 4, est complété par un point 5) à insérer après le point 4) avec le libellé suivant:

„5) en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum de la vitesse autorisée et d'au moins 20 km/heure par rapport à ce maximum.“

b) La première phrase de l'alinéa 2 de l'article 16 est remplacée par le libellé suivant: „Jusqu'à remise de cette somme, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu.“

c) L'article 16 est complété *in fine* par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:

„Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du (date à compléter) portant création du système de contrôle et de sanction automatisé.“

2. L'article 48-24 du Code d'instruction criminelle est complété *in fine* par un point 11 libellé comme suit:

„11. Le fichier créé dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés.“

#### **Art. 14. Disposition finale**

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant:

„loi du (date à compléter) portant création du système de contrôle et de sanction automatisés“.

\*

## TEXTE COORDONNE DU PROJET DE LOI 6927

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 2 de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le paragraphe 4 est supprimé.

**Art. 2.** A l'article 5 de la loi précitée du 25 juillet 2015, l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant:

„(1) La personne pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, est informée par lettre recommandée qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.“

**Art. 3.** A l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015 sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant:

„(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.

En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.“

2. Le paragraphe 3 est supprimé.

**Art. 3.** A l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015, le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant:

„(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.

En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.“

**Art. 4.** Le paragraphe 13 de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complété *in fine* par un nouvel alinéa libellé comme suit:

„Toutefois, sans préjudice de l'application du paragraphe 3, le retrait immédiat du permis de conduire n'est pas effectué lorsque le dépassement de la vitesse est constaté au moyen du système du système CSA.“

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

### CONSIDERATIONS GENERALES

Par la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le cadre légal a été fixé pour la mise en place de caméras sur le réseau routier luxembourgeois d'ici février 2016.

La finalité du système CSA est de constater quatre types d'infractions au Code de la Route, à savoir l'excès de vitesse, l'observation d'un feu rouge, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route ainsi que d'identifier l'auteur.

Le paragraphe 4 de l'article 2 de la prédite loi permet à ce que les données recueillies dans le cadre du système CSA puissent être utilisées pour constater une autre infraction et poursuivre le contrevenant conformément au droit commun. L'idée à la base de cette disposition, qui a été introduite à la demande des autorités judiciaires, est de permettre l'utilisation des données ainsi recueillies dans le cadre de la poursuite d'infractions graves, telles que par exemple un enlèvement de personnes ou un vol.

Il s'avère que la formulation en question pourrait être interprétée dans le sens à exiger la poursuite systématique de toute infraction relevée par le biais du système CSA, telle que notamment le non-port de la ceinture de sécurité, l'usage du téléphone au volant, le défaut de certificat de contrôle technique valable ou le non-paiement de la taxe sur les véhicules automoteurs.

Toutefois, conformément à l'article 9, paragraphe 2, du Code d'instruction criminelle, la Police grand-ducale est investie de la mission légale de constater les infractions, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs. En application de l'article 2, paragraphe 4 de la loi précitée du 25 juillet 2015, la Police grand-ducale constaterait les infractions autres que celles visées à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, de cette loi dont elle prend connaissance dans le cadre du fonctionnement du système CSA et serait amenée à engager des poursuites selon la procédure de droit commun.

A cet égard, il convient tout d'abord de relever que la finalité ultime du système CSA est de combattre l'insécurité routière, en sanctionnant les infractions graves énumérées limitativement par la précitée loi tout en recourant à une procédure simplifiée et automatisée, dérogeant du droit commun. L'esprit de la disposition en question n'est pas de donner lieu systématiquement à une poursuite, selon le droit commun, d'autres infractions routières relevées, le cas échéant, mais bien de créer la possibilité d'utiliser les éventuelles informations recueillies dans le cadre de la poursuite d'une infraction ne relevant pas nécessairement du Code de la Route.

A noter qu'une telle poursuite systématique irait à l'encontre de l'objectif préconisé et risquerait d'hypothéquer le fonctionnement du système CSA et de surcharger tant les services policiers que judiciaires, sans oublier les questions qui se poseraient au niveau de la protection des données, de l'information préalable du contrevenant et de la compétence du centre de traitement pour la poursuite de ces autres infractions.

Ensuite le présent projet de loi prévoit d'envoyer les avertissements taxés par courrier recommandé avec avis de réception. Du fait qu'un tel envoi avec avis de réception engendre non seulement des frais supplémentaires mais avant tout une surcharge de travail disproportionnée, il est proposé de remplacer l'envoi recommandé avec avis de réception par courrier recommandé.

Le présent projet de loi vise à modifier la loi précitée du 25 juillet 2015 sur ces deux points.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1<sup>er</sup>*

L'article 1<sup>er</sup> propose de modifier l'article 2 de la loi du 25 juillet 2015 en ce sens à limiter la poursuite aux quatre infractions routières limitativement énumérées dans la loi en question et expressément visées par le système CSA, à savoir

- 1) l'excès de vitesse,
- 2) l'inobservation d'un feu rouge,
- 3) le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules,
- 4) le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route.

### *Ad articles 2 et 3*

Les articles 2 et 3 visent à simplifier l'information de l'auteur présumé d'une infraction constatée par le biais du système CSA, en ce sens que cette information est faite par lettre recommandée sans avis de réception.

\*

## FICHE D’EVALUATION D’IMPACT

### Mesures législatives, réglementaires et autres

<b>Intitulé du projet:</b>	<b>Projet de loi modifiant la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés</b>
<b>Ministère initiateur:</b>	<b>Ministère du Développement durable et des Infrastructures</b>
<b>Auteur(s):</b>	<b>Josiane Pauly, Conseiller de Gouvernement 1<sup>re</sup> classe</b>
<b>Tél:</b>	<b>247-84948</b>
<b>Courriel:</b>	<b>josiane.pauly@tr.etat.lu</b>
<b>Objectif(s) du projet:</b>	<b>Adapter le cadre légal dans l’intérêt de l’exploitation du système CSA</b>
<b>Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s):</b>	<b>Ministère de la Sécurité intérieure, Police grand-ducale, CTIE, Administration des Ponts et Chaussées</b>
<b>Date:</b>	<b>27 octobre 2015</b>

### Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s): Oui  Non   
 Si oui, laquelle/lesquelles: Ministère de la Justice, Ministère de Sécurité intérieure, ministère public, Police grand-ducale, Administration des Ponts et Chaussées, CTIE  
 Remarques/Observations:  
 avis favorables
2. Destinataires du projet:
 

– Entreprises/Professions libérales:	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Citoyens:	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Administrations:	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
3. Le principe „Think small first“ est-il respecté? Oui  Non  N.a.<sup>1</sup>   
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l’entreprise et/ou son secteur d’activité?)  
 Remarques/Observations:
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire? Oui  Non   
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d’une façon régulière? Oui  Non   
 Remarques/Observations:
5. Le projet a-t-il saisi l’opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d’autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures? Oui  Non  N.a.   
 Remarques/Observations:

<sup>1</sup> N.a.: non applicable.

6. Le projet contient-il une charge administrative<sup>2</sup> pour le(s) destinataire(s)? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet?) Oui  Non
- Si oui, quel est le coût administratif<sup>3</sup> approximatif total? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel<sup>4</sup>? Oui  Non  N.a.
- Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il?
8. Le projet prévoit-il:
- une autorisation tacite en cas de non-réponse de l'administration? Oui  Non  N.a.
  - des délais de réponse à respecter par l'administration? Oui  Non  N.a.
  - le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois? Oui  Non  N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p. ex. prévues le cas échéant par un autre texte)? Oui  Non  N.a.
- Si oui, laquelle:
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe „la directive, rien que la directive“ est-il respecté? Oui  Non  N.a.
- Si non, pourquoi?
11. Le projet contribue-t-il en général à une:
- a. simplification administrative, et/ou à une Oui  Non
  - b. amélioration de la qualité réglementaire? Oui  Non
- Remarques/Observations:
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites? Oui  Non  N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)? Oui  Non
- Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée? Oui  Non  N.a.
- Si oui, lequel?
- Remarques/Observations:

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

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

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

### Egalité des chances

15. Le projet est-il:
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière:
  - neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - Si oui, expliquez pourquoi: *la loi en projet vise toutes les personnes concernées par la matière, sans distinction de sexe*
  - négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes? Oui  Non
  - Si oui, expliquez de quelle manière:
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes? Oui  Non  N.a.
- Si oui, expliquez de quelle manière:

### Directive „services“

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation<sup>5</sup>? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers<sup>6</sup>? Oui  Non  N.a.
- Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur:  
[www.eco.public.lu/attributions/dg2/d\\_consommation/d\\_march\\_int\\_rieur/Services/index.html](http://www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html)

\*

### FICHE FINANCIERE

jointe au

#### Projet de loi modifiant la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Le projet de loi en question a pour objet d'adapter le cadre légal de la mise en place de caméras sur le réseau routier national, en ce sens à limiter la poursuite par la Police grand-ducale aux quatre infractions expressément visées par le système CSA et à simplifier l'information du conducteur présumé d'une infraction constatée par le biais du système CSA.

Les adaptations préconisées permettront de réduire les coûts d'exploitation du centre de constatation et de sanction des infractions routières, en ce sens que ledit centre sera prévisiblement amené à envoyer un nombre important de lettres d'informations aux conducteurs présumés (estimation de 100.000 à 120.000 lettres par an). En supprimant l'avis de réception pour ces envois, une économie de 2,10 euros sera réalisée sur chaque envoi, sans compter la réduction de la charge de travail.

<sup>5</sup> Article 15, paragraphe 2 de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

<sup>6</sup> Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive „services“ (cf. Note explicative, p. 10-11)

6927/04

N° 6927<sup>4</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI**

modifiant

- 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et
- 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

\* \* \*

**AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE**

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

(10.2.2016)

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 27 novembre 2015, vous avez bien voulu saisir la Chambre d'Agriculture pour avis sur le projet de loi sous rubrique. En date du 4 février 2016, vous nous avez fait parvenir une série d'amendements gouvernementaux qui ont été approuvés par le Conseil de gouvernement dans sa séance du 15 janvier 2016. La Chambre d'Agriculture a analysé en assemblée plénière du 5 février 2016 le texte du projet sous avis, ainsi que les amendements gouvernementaux.

Elle note que le texte sous avis a pour objet d'adapter la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés sur les trois points suivants:

– *Suppression du paragraphe 4 de l'article 2:*

L'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1. de la loi du 25 juillet 2015 prévoit la constatation automatique de quatre types d'infractions au Code de la Route: (i) l'excès de vitesse, (ii) l'inobservation d'un feu rouge, (iii) le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et (iv) le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route. La finalité de la loi du 25 juillet 2015 est de constater ces 4 types d'infractions, d'en identifier les auteurs ainsi que de les sanctionner.

Or, le même article, à son paragraphe 4, prévoit que „*Lorsqu'une infraction autre que celles prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1. est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun.*“

Une rédaction littéraire du texte pourrait laisser présumer l'obligation d'une poursuite systématique, selon la procédure de droit commun, de toute autre infraction pouvant être constatée par le biais du système de contrôle et de sanction automatisé (e.g. défaut du port de la ceinture de sécurité, usage du téléphone portable au volant, etc.). Pour éviter cela ainsi que pour ne pas surcharger les services policiers et judiciaires compétents, les auteurs du texte sous avis proposent de supprimer ce 4<sup>ème</sup> paragraphe.

– *Suppression de l'avis de réception:*

La loi du 25 juillet 2015 précise que l'envoi des avertissements taxés ainsi que de toute correspondance en vue de l'établissement d'un procès-verbal est à effectuer par voie de courrier recommandé avec accusé de réception.

Afin de réduire les coûts ainsi que de diminuer la charge de travail, le texte sous avis prévoit de modifier la loi portant création du système de contrôle et de sanction automatisés afin de préciser que

l'envoi des avertissements taxés ainsi que de toute correspondance en vue de l'établissement d'un procès-verbal sera effectué par courrier recommandé simple, sans accusé de réception.

– *Suppression de l'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire:*

L'article 7, paragraphe 3 de la loi du 25 juillet 2015 dispose que: „*En cas d'établissement d'un procès-verbal suite à la constatation dans le chef du conducteur d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum, il est procédé au retrait immédiat du permis de conduire conformément au paragraphe 13 de l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955.*“

Cette disposition a été critiquée par le Parquet général dans son avis du 17 décembre 2015. Selon ce dernier, la mesure du retrait immédiat du permis de conduire en cas de dépassement de vitesse grave constaté au moyen du contrôle et de la sanction automatisés est inadaptée. Les auteurs du texte entendent donner suite à cette critique en supprimant le paragraphe 3 de l'article 7.

La Chambre d'Agriculture n'a pas d'observation particulière à formuler.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de notre plus haute considération.

*Le Secrétaire général,*

Pol GANTENBEIN

*Le Président,*

Marco GAASCH

6927/05

N° 6927<sup>5</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI**

modifiant

- 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et
- 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

\* \* \*

## SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (16.2.2016).	1
2) Avis de la Chambre des Salariés (16.2.2016) .....	2

\*

**AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE**

(16.2.2016)

Le projet de loi n° 6927 a pour objet d'apporter quelques modifications à la récente loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés (ci-après „Loi CSA“) en matière d'infractions au Code de la Route.

Les amendements gouvernementaux sous avis ont pour objet de prendre en considération certaines remarques formulées par le Parquet général dans son avis relatif à la Loi CSA.

Le Parquet général soulignait en effet l'incompatibilité entre les dispositions de l'article 7 paragraphe 3 de la Loi CSA (prévoyant la possibilité d'un retrait immédiat du permis de conduire conformément aux dispositions de l'article 13 paragraphe 13 de la loi modifiée du 14 février 1955<sup>1</sup>) et la nature même du système CSA.

En effet, en l'absence d'interpellation physique immédiate de l'auteur d'une infraction constatée dans le cadre du système CSA, le Parquet général estimait que le recours aux dispositions relatives au retrait immédiat du permis de conduire s'avérait matériellement impossible.

Les amendements gouvernementaux sous avis procèdent par conséquent à la suppression de l'article 7 paragraphe 3 de la Loi CSA afin de supprimer l'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire dans le contexte du système CSA.

Ladite modification implique également une modification de l'article 13 paragraphe 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin de préciser que, par dérogation, le retrait immédiat du permis de conduire n'est pas effectué lorsque le dépassement de vitesse autorisée est constaté au moyen du système CSA.

Afin de tenir compte de la modification apportée à la loi modifiée du 14 février 1955 par les présents amendements, l'intitulé du projet de loi n° 6927 se trouve également modifié en conséquence.

La Chambre de Commerce n'a pas de remarques particulières à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs qui explique clairement le cadre et les objectifs des amendements gouvernementaux sous avis.

<sup>1</sup> Loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce est en mesure d'approuver les amendements gouvernementaux sous avis.

\*

## **AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES**

(16.2.2016)

Par lettre en date du 26 novembre 2015, Monsieur François BAUSCH, ministre du Développement durable et des Infrastructures, a soumis le projet de loi sous rubrique à l'avis de la Chambre des salariés (CSL).

1. Par la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le cadre légal a été fixé pour la mise en place de cameras sur le réseau routier luxembourgeois d'ici février 2016.

2. La finalité du système CSA est de constater quatre types d'infractions au Code de la Route, à savoir l'excès de vitesse, l'observation d'un feu rouge, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route ainsi que d'en identifier l'auteur.

3. Le paragraphe 4 de l'article 2 de la prédite loi permet à ce que les données recueillies dans le cadre du système CSA puissent être utilisées pour constater une autre infraction et poursuivre le contrevenant conformément au droit commun. L'idée à la base de cette disposition, qui a été introduite à la demande des autorités judiciaires, est de permettre l'utilisation des données ainsi recueillies dans le cadre de la poursuite d'infractions graves, telles que par exemple un enlèvement de personnes ou un vol.

4. Il s'avère que la formulation en question pourrait être interprétée dans le sens à exiger la poursuite systématique de toute infraction relevée par le biais du système CSA, telle que notamment le non-port de la ceinture de sécurité, l'usage du téléphone au volant, le défaut de certificat de contrôle technique valable ou le non-paiement de la taxe sur les véhicules automoteurs.

5. Toutefois, conformément à l'article 9, paragraphe 2, du Code d'instruction criminelle, la Police grand-ducale est investie de la mission légale de constater les infractions, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs. En application de l'article 2, paragraphe 4 de la loi précitée du 25 juillet 2015, la Police grand-ducale constaterait les infractions autres que celles visées à l'article 2, paragraphe 1<sup>er</sup>, de cette loi dont elle prend connaissance dans le cadre du fonctionnement du système CSA et serait amenée à engager des poursuites selon la procédure de droit commun.

6. A cet égard, il convient tout d'abord de relever que la finalité ultime du système CSA est de combattre l'insécurité routière, en sanctionnant les infractions graves énumérées limitativement par la prédite loi tout en recourant à une procédure simplifiée et automatisée, dérogeant du droit commun. L'esprit de la disposition en question n'est pas de donner lieu systématiquement à une poursuite, selon le droit commun, d'autres infractions routières relevées, le cas échéant, mais bien de créer la possibilité d'utiliser les éventuelles informations recueillies dans le cadre de la poursuite d'une infraction ne relevant pas nécessairement du Code de la Route.

7. A noter qu'une telle poursuite systématique irait à l'encontre de l'objectif préconisé et risquerait d'hypothéquer le fonctionnement du système CSA et de surcharger tant les services policiers que judiciaires, sans oublier les questions qui se poseraient au niveau de la protection des données, de l'information préalable du contrevenant et de la compétence du centre de traitement pour la poursuite de ces autres infractions.

8. Ensuite le présent projet de loi prévoit d'envoyer les avertissements taxés par courrier recommandé avec avis de réception. Du fait qu'un tel envoi avec avis de réception engendre non seulement des frais supplémentaires mais avant tout une surcharge de travail disproportionnée, il est proposé de remplacer l'envoi recommandé avec avis de réception par courrier recommandé.

9. Le présent projet de loi vise à modifier la loi précitée du 25 juillet 2015 sur ces deux points.

**La CSL a l'honneur de vous communiquer qu'elle marque son accord au projet de loi cité sous rubrique.**

Luxembourg, le 16 février 2016

*Pour la Chambre des salariés,*

*Le Directeur,*  
Norbert TREMUTH

*Le Président,*  
Jean-Claude REDING

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6927/07

N° 6927<sup>7</sup>

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI**

modifiant

- 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et
- 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(9.3.2016)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, 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, David WAGNER et Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 10 décembre 2015 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 2 février 2016.

La Chambre de commerce a émis son avis le 18 décembre 2015 et son avis complémentaire le 16 février 2016. Les avis respectifs de la Chambre d'agriculture et de la Chambre des Salariés datent quant à eux des 10 février et 16 février 2016.

Des amendements gouvernementaux ont été émis en date du 3 février 2016. Le Conseil d'Etat a rendu son avis complémentaire en date du 8 mars 2016.

Le 4 février 2016, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice. Elle a examiné le projet de loi lors de cette même réunion.

La Commission du Développement durable a examiné les avis du Conseil d'Etat et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 9 mars 2016.

\*

**II. CONSIDERATIONS GENERALES**

Le cadre légal pour la mise en place de caméras sur le réseau routier luxembourgeois à partir de février 2016 a été fixé par la loi du 25 juillet 2015. La finalité de cette loi était de constater quatre types d'infractions au Code de la Route qui constituent une menace grave pour la sécurité routière, à savoir l'excès de vitesse, l'inobservation d'un feu rouge, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules ainsi que le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route, et d'identifier l'auteur de ces infractions.

Or, le paragraphe 4 de l'article 2 de la prédite loi permet que les données recueillies dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés (CSA) puissent le cas échéant être utilisées pour

constater d'autres infractions que celles qui ont été visées par le système CSA et que le contrevenant puisse dans ces cas également être poursuivi conformément au droit commun. Cette disposition qui avait été introduite à la demande des autorités judiciaires était censée permettre l'utilisation des données recueillies dans le cadre de la poursuite d'infractions graves, telles qu'un enlèvement de personnes, un vol et autres.

Il s'avère cependant que la formulation en question pourrait être interprétée dans le sens à exiger la poursuite systématique de toute infraction constatée par le biais du système CSA, telle que le non-port de la ceinture de sécurité, l'usage d'un téléphone au volant, le défaut de certificat de contrôle technique valable, voire le non-paiement de la taxe sur les véhicules automoteurs. Dans cette optique et en application de l'article 2, paragraphe 4 de la loi du 25 juillet 2015, la Police Grand-Ducale devrait constater des infractions additionnelles à celles visées à l'article 2, paragraphe 1 de ladite loi et serait à chaque fois tenue d'engager des poursuites selon la procédure de droit commun qui est définie dans l'article 9, paragraphe 2, du Code d'instruction criminelle.

A cet égard, il convient de souligner que la finalité du système CSA est de combattre l'insécurité routière en sanctionnant les auteurs des infractions graves énumérées limitativement par la prédite loi qui a notamment mis en œuvre une procédure de sanction simplifiée et automatisée, dérogeant du droit commun. Dans ce contexte, la loi n'avait pas comme objectif de donner systématiquement lieu à une poursuite, selon le droit commun, d'autres infractions routières que celles visées par la loi, mais tout simplement de créer la possibilité d'utiliser les informations recueillies par le système CSA dans le cadre de la poursuite d'une infraction ne relevant pas nécessairement du Code de la route. Cependant, une telle poursuite systématique irait non seulement à l'encontre de l'objectif préconisé, mais risquerait de surcroît d'hypothéquer le bon fonctionnement du système CSA en surchargeant tant les services policiers que judiciaires – sans oublier les questions relatives à la protection des données, à l'information préalable du contrevenant et à la compétence du centre national de traitement pour la poursuite de toutes les autres infractions.

Au vu de ces constats, le projet de loi sous rubrique vise à définir de façon plus précise les infractions pouvant faire l'objet de poursuites par le système du CSA. Ensuite, il s'agit de remplacer l'envoi recommandé avec avis de réception par l'envoi d'un simple courrier recommandé afin d'abolir non seulement les frais supplémentaires résultant de l'envoi d'un avis de réception, mais également la surcharge de travail y relative.

Une troisième modification concerne la possibilité d'un retrait immédiat du permis de conduire prévu dans la loi du 25 juin 2015. Puisque cette disposition se trouve en contradiction avec la nature et les objectifs mêmes du système CSA, le présent projet de loi vise à supprimer l'application de ladite mesure. En effet, en l'absence d'interpellation physique immédiate de l'auteur d'une infraction constatée dans le cadre du système CSA, le Parquet général estimait que le recours aux dispositions relatives au retrait immédiat du permis de conduire s'avérait matériellement impossible.

\*

### III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous rubrique propose d'abord de modifier l'article 2 de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés en ce sens à limiter la poursuite aux quatre infractions routières limitativement énumérées dans la loi en question et expressément visées par le système CSA, à savoir l'excès de vitesse, l'inobservation d'un feu rouge, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur une des voies réservées à d'autres usagers de la route.

Ensuite, il vise à simplifier l'information de l'auteur de l'infraction constatée par le biais du CSA de façon à ce que l'information est faite par lettre recommandée sans avis de réception.

Finalement, le projet de loi a pour objet de tenir compte des remarques formulées par le Parquet général en abolissant l'article 7, paragraphe 3 de la loi CSA afin de supprimer les dispositions relatives au retrait immédiat du permis de conduire.

\*

#### IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans ses avis datant du 2 février 2016, respectivement du 8 mars 2016, le Conseil d'Etat a marqué son accord avec les amendements proposés par le présent projet de loi. Ses observations se sont limitées à quelques précisions d'ordre purement légistique que la Commission du Développement durable a fait siennes.

\*

#### V. AVIS DES CHAMBRES PROFESSIONNELLES

Les avis respectifs de la Chambre de Commerce, de la Chambre des salariés et de la Chambre de l'Agriculture reprennent les éléments clés du projet de loi sous rubrique tout en y marquant leur accord.

\*

#### VI. COMMENTAIRE DES ARTICLES

##### *Intitulé*

Par le biais d'un amendement gouvernemental, l'intitulé initial du projet a été modifié, afin de tenir compte du fait qu'outre la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est également modifiée. L'intitulé se lit comme suit:

*Projet de loi modifiant 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques*

Dans son avis complémentaire du 8 mars 2016, le Conseil d'Etat se déclare d'accord avec cet amendement.

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

Cet article vise la suppression de l'article 2, paragraphe 4, de la loi précitée du 25 juillet 2015 qui prévoit que „*lorsqu'une infraction autre que celles prévues au paragraphe 1<sup>er</sup>, point 1. est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun.*“. Il propose ainsi de limiter la poursuite aux quatre infractions routières limitativement énumérées dans la loi en question et expressément visées par le système CSA, à savoir: l'excès de vitesse, l'inobservation d'un feu rouge, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route.

L'article 1<sup>er</sup> se lit comme suit:

*Art. 1<sup>er</sup>. A l'article 2 de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le paragraphe 4 est supprimé.*

Dans son avis du 2 février 2016, le Conseil d'Etat se pose la question de l'effet de l'abrogation de la disposition. Il constate que l'article 1<sup>er</sup> n'aura pas d'effet juridique sur les possibilités, voire la nécessité, pour la Police grand-ducale de poursuivre les infractions constatées à l'aide du système CSA et peut donc s'accommoder de la suppression de l'article 2, paragraphe 4, de la loi précitée du 25 juillet 2015.

##### *Article 2*

Cet article propose de supprimer l'exigence d'un avis de réception au courrier recommandé par lequel la personne pécuniairement responsable est informée qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

*Art. 2. A l'article 5 de la loi précitée du 25 juillet 2015, l'alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant:*

*„(1) La personne pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, est informée par lettre recommandée qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.“*

Quant au fond, cet article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat qui propose, quant à la forme, de réserver le libellé suivant à l'article:

*Art. 2. A l'article 5, alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 25 juillet 2015, la partie de phrase „ , accompagnée d'un avis de réception“ est supprimée.*

La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

### Article 3

Cet article a deux objectifs:

- supprimer l'exigence d'un avis de réception au courrier recommandé qui est adressé, d'un côté, aux personnes pécuniairement responsables qui doivent être entendues en raison du fait que l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal et, de l'autre, aux conducteurs désignés qui doivent être entendus conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 25 juillet 2015 (version initiale du projet de loi);
- supprimer le paragraphe 3 de l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015 qui impose l'application de la mesure du retrait immédiat dans le contexte du système CSA, alors qu'il est proposé de supprimer l'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire dans ledit contexte (ajout opéré par le biais d'un amendement gouvernemental).

Il se lit comme suit:

*Art. 3. A l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015 sont apportées les modifications suivantes:*

*1. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant:*

*„(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.*

*En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.“*

*2. Le paragraphe 3 est supprimé.*

L'article 3 amendé n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'Etat dans son avis complémentaire.

### Article 4

Cet article a été ajouté à la version initiale du projet de loi par le biais d'un amendement gouvernemental et propose de déroger, dans le contexte du système CSA, au principe de l'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire. Il se lit comme suit:

*Art. 4. Le paragraphe 13 de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complété in fine par un nouvel alinéa libellé comme suit:*

*„Toutefois, sans préjudice de l'application du paragraphe 3, le retrait immédiat du permis de conduire n'est pas effectué lorsque le dépassement de la vitesse est constaté au moyen du système CSA.“*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat n'émet aucune observation à l'endroit de cet amendement.

\*

## VII. 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

- 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et
- 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 2 de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le paragraphe 4 est supprimé.

**Art. 2.** A l'article 5, alinéa 1<sup>er</sup> du paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 25 juillet 2015, la partie de phrase „, , accompagnée d'un avis de réception“ est supprimée.

**Art. 3.** A l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015 sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant:

„(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.

En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.“

2. Le paragraphe 3 est supprimé.

**Art. 4.** Le paragraphe 13 de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complété in fine par un nouvel alinéa libellé comme suit:

„Toutefois, sans préjudice de l'application du paragraphe 3, le retrait immédiat du permis de conduire n'est pas effectué lorsque le dépassement de la vitesse est constaté au moyen du système CSA.“

Luxembourg, le 9 mars 2016

*La Présidente-Rapportrice,*  
Josée LORSCHÉ

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

6927/06

**N° 6927<sup>6</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2015-2016

**PROJET DE LOI**

modifiant

- 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et
- 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

\* \* \*

**AVIS COMPLÉMENTAIRE DU CONSEIL D'ÉTAT**

(8.3.2016)

Par dépêche du 3 février 2016, le Premier ministre, ministre d'État, a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements gouvernementaux au projet de loi sous objet.

Les amendements étaient accompagnés d'un exposé des motifs, d'un commentaire pour chacun des amendements, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact et du texte coordonné de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

L'avis de la Chambre d'agriculture sur le projet de loi sous rubrique et les amendements gouvernementaux du 3 février 2016 ont été communiqués au Conseil d'État par dépêche du 18 février 2016.

Les avis de la Chambre des salariés sur le projet de loi initial et de la Chambre de commerce sur les amendements gouvernementaux ont été communiqués au Conseil d'État par dépêche du 24 février 2016.

\*

**CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES**

D'après l'exposé des motifs, les amendements font suite à l'avis du Parquet général du 17 décembre 2015 dans lequel celui-ci rappelle différents avis des Parquets de Luxembourg et de Diekirch émis lors de l'élaboration de la loi précitée du 25 juillet 2015 et qui font, entre autres, état de l'impossibilité d'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire dans le contexte du système CSA. Par conséquent, les amendements proposent de supprimer la disposition afférente.

\*

**EXAMEN DES AMENDEMENTS***Amendement 1*

L'amendement 1 complète le titre du projet de loi modificative en y intégrant la citation de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, devenue nécessaire par l'amendement 3. L'amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

*Amendement 2*

L'amendement 2 supprime le paragraphe 3 de l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015 qui impose l'application de la mesure du retrait immédiat dans le contexte du système CSA. Le Conseil

d'État note que même si l'application d'un retrait immédiat par la Police grand-ducale ne sera plus possible suite à l'adoption de cet amendement, le juge d'instruction pourra toujours prononcer une interdiction de conduire provisoire selon les dispositions de l'article 13, paragraphe 3, de la loi précitée du 14 février 1955.

*Amendement 3*

Par cet amendement, les auteurs complètent l'article 13, paragraphe 13, de la loi précitée du 14 février 1955 par un nouvel alinéa consacrant l'idée que dans le contexte d'une constatation au moyen du système CSA, il n'est pas procédé au retrait immédiat du permis de conduire. L'amendement n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État.

\*

**OBSERVATIONS D'ORDRE LÉGISTIQUE**

*Amendements 1 à 3*

Sans observation.

Ainsi délibéré en séance plénière, le 8 mars 2016.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*La Présidente,*  
Viviane ECKER

6927

## Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 1/2

Date: 10/03/2016 16:29:42  
 Scrutin: 3  
 Vote: PL 6927 Radars  
 Description: Projet de loi 6927

Président: M. Di Bartolomeo Mars  
 Secrétaire A: M. Frieseisen Claude  
 Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	55	0	0	55
Procuration:	4	0	0	4
Total:	59	0	0	59

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
<b>déi gréng</b>					
M. Adam Claude	Oui	(M. Traversini Robert)	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	Oui		M. Eicher Emile	Oui	(Mme Arendt Nancy)
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	
M. Mosar Laurent	Oui		M. Oberweis Marcel	Oui	
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. Zeimet Laurent	Oui				

## LSAP

M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
M. Bodry Alex	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				

## DP

M. Bauler André	Oui		M. Baum Gilles	Oui	
Mme Beissel Simone	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
Mme Brasseur Anne	Oui	(M. Graas Gusty)	M. Delles Lex	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Graas Gusty	Oui	
M. Hahn Max	Oui		M. Krieps Alexander	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		M. Mertens Edy	Oui	
Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Bauler André)			

## ADR

M. Gibéryen Gast	Oui		M. Kartheiser Fernand	Oui	
M. Reding Roy	Oui				

## déi Lénk

M. Urbany Serge	Oui				
-----------------	-----	--	--	--	--

Le Président:



Le Secrétaire général:



# Bulletin de Vote (Vote Public)

Page 2/2

Date: 10/03/2016 16:29:42  
Scrutin: 3  
Vote: PL 6927 Radars  
Description: Projet de loi 6927

Président: M. Di Bartolomeo Mars  
Secrétaire A: M. Frieseisen Claude  
Secrétaire B: Mme Barra Isabelle

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	55	0	0	55
Procuration:	4	0	0	4
Total:	59	0	0	59

n'ont pas participé au vote:

Nom du député

Nom du député

déi Lénk

M. Wagner David

Le Président:

  
\_\_\_\_\_

Le Secrétaire général:

  
\_\_\_\_\_

6927/08

**N° 6927<sup>8</sup>**

**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2015-2016

---

**PROJET DE LOI**

**modifiant**

- 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et**
- 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

\* \* \*

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL  
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(21.3.2016)

*Le Conseil d'Etat,*

appelé par dépêche du Premier Ministre, Ministre d'Etat, du 14 mars 2016 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

**PROJET DE LOI**

**modifiant**

- 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et**
- 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 mars 2016 et dispensé du second vote constitutionnel;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'Etat en ses séances des 2 février 2016 et 8 mars 2016;

*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 21 mars 2016.

*Le Secrétaire général,*  
Marc BESCH

*La Présidente,*  
Viviane ECKER

CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

15



## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 09 mars 2016

#### Ordre du jour :

1. 6927 Projet de loi modifiant 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisé et 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Rapporteur : Madame Josée Lorsché  
- Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat  
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Yves Cruchten, M. Georges Engel, M. Gusty Graas, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner

M. Lex Delles, remplaçant M. Max Hahn  
M. Claude Lamberty, remplaçant M. Gilles Baum

Mme Josiane Pauly, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

1. **6927** **Projet de loi modifiant 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisé et 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Les membres de la Commission examinent l'avis complémentaire du Conseil d'Etat datant du 8 mars 2016 et émis suite aux amendements gouvernementaux du 4 février dernier.

Les amendements gouvernementaux font suite à l'avis du Parquet général du 17 décembre 2015 dans lequel celui-ci fait notamment état de l'impossibilité d'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire dans le contexte du système CSA. Par conséquent, les amendements proposent de supprimer la disposition afférente. Ces amendements trouvent l'accord du Conseil d'Etat.

Madame la Présidente-Rapportrice présente ensuite son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document n°158108 publié sur le courrier électronique en date du 8 mars 2016.

Cette présentation ne soulève aucune remarque ; le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de base pour les débats en séance publique.

## **2.            Divers**

Aucun point divers n'a été abordé.

Luxembourg, le 10 mars 2016

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché





## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 03 mars 2016

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 28 janvier 2016 et des 3 et 4 février 2016
2. 6645 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné  
- Rapporteur : Monsieur Roger Negri  
- Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'État
3. 6927 Projet de loi modifiant 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisé et 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques  
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché  
- Continuation de l'examen du projet de loi
4. Divers

\*

Présents : Mme Sylvie Andrich-Duval, M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, 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

Mme Irena Medacovic, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Gilles Feith, du Centre des technologies de l'information de l'État

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

**1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions du 28 janvier 2016 et des 3 et 4 février 2016**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6645 Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné**

Les membres de la Commission examinent le deuxième avis complémentaire du Conseil d'État datant du 23 février 2016 et émis suite aux amendements parlementaires du 7 janvier 2016.

Les amendements 1, 2, 3, 4, 7 et 9 trouvent l'approbation du Conseil d'État et n'appellent pas d'observation de sa part.

Pour ce qui est de l'amendement 5 qui avait pour objet d'introduire de nouveaux articles 11 et 12, le Conseil d'État est d'avis que le texte de l'article 12 devrait comporter une disposition ayant trait à la prise de décision du ministre après instruction du dossier de candidature. Afin de faire droit à cette demande, les membres de la Commission décident d'introduire un amendement à l'endroit de l'article 12 et de le rédiger comme suit :

**Art. 12. Critères d'éligibilité.**

*Pour être éligible au présent régime d'aides, doivent être remplis les critères suivants :*

1. *L'opérateur se situe sur le territoire d'un État membre de l'Union européenne et achemine des unités de transport intermodal (UTI) par chemin de fer, ou par barge.*
2. *Les UTI remises au transport sont couvertes par une lettre de voiture afin de donner droit à l'aide.*
3. *Il s'agit d'une nouvelle relation :*
  - a) *soit lorsque, au cours des six mois précédant la demande d'octroi d'aide, aucune relation régulière directe n'a été offerte entre deux terminaux ou centres de transbordement situés dans un rayon de 25 kilomètres autour du point de départ et du point d'arrivée de la relation ferroviaire pour laquelle une aide est demandée ;*
  - b) *soit quand l'offre présente des caractéristiques nouvelles relatives aux éléments suivants : l'itinéraire, la vitesse, les modalités techniques, les capacités en volumes ou la nature des marchandises.*
4. *En cas d'une relation existante, l'opérateur démontre que la viabilité n'est pas assurée à défaut d'aide.*
5. *Le transport combiné concerne des UTI faisant l'objet de transbordement dans un terminal situé au Luxembourg.*
6. *Le transport combiné est régulier, sa fréquence et ses horaires sont connus d'avance et publiés.*
7. *Le transport combiné est commercialement ouvert, dans la limite des capacités disponibles et dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout opérateur qui en fait la demande.*

*En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies pour :*

1. *le transport combiné ferroviaire intérieur :*  
*Tout transport combiné ferroviaire sur le territoire national impliquant un passage par un terminal ferroviaire ou fluvial, organisé sur une distance minimale de 20 kilomètres est éligible.*
2. *le transport combiné ferroviaire international :*

Un train est éligible si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées horizontalement ou verticalement sur un site multimodal à Luxembourg.

3. le transport combiné fluvial international :

Une barge est éligible si elle parcourt au moins 150 kilomètres depuis ou vers un terminal multimodal luxembourgeois et si plus de 30 pour cent de ses UTI sont manutentionnées sur un site multimodal à Luxembourg.

**Après instruction, la décision du ministre sur l'éligibilité ou non d'une aide est communiquée à l'opérateur par lettre recommandée dans un délai de trois mois à partir du moment où l'opérateur lui a transmis un dossier complet.**

En ce qui concerne l'amendement 6 introduisant un nouvel article 13 afin de préciser les modalités de l'octroi de l'aide sur la base de relevés, le Conseil d'État est d'avis qu'il ne ressort pas clairement du texte portant sur ces relevés si ceux-ci sont destinés à confirmer le respect des critères d'éligibilité lors de réintroductions annuelles de dossiers de candidature ou s'ils sont également pris en considération pour l'octroi de l'aide portant sur l'année de démarrage. Il y a donc lieu de préciser à quel moment de la procédure d'octroi d'aides ces relevés doivent être établis. Le Conseil d'État s'interroge en outre sur la notion de décision valable du ministre figurant au dernier alinéa de l'article 13. Si l'aide est limitée à un an et si la candidature doit être réintroduite annuellement, l'effet de la décision du ministre sur l'octroi d'une aide ne peut en principe pas excéder la durée d'un an. À défaut de précisions sur cette disposition, le Conseil d'État se réserve la dispense du second vote constitutionnel.

A la lecture des remarques du Conseil d'État, la Commission du Développement durable décide d'amender l'article 13 et de le libeller comme suit :

**Art. 13. Octroi de l'aide.**

Dans le cadre de la procédure d'octroi des aides, l'opérateur établit annuellement, **pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants**, par relation et suivant les tableaux repris en annexe 2 :

1. un relevé des trains ou barges, incluant la distance ferroviaire ou fluviale repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
2. un relevé du nombre d'UTI transportées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ;
3. un relevé du nombre d'UTI manutentionnées par train ou barge repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2 ; et
4. un relevé des coûts de transport repris au tableau 1 ou tableau 2 de l'annexe 2.

Le ministre vérifie l'exactitude des divers relevés. Le ministre subordonne le versement d'une aide, **octroyée annuellement**, au respect des dispositions de la présente loi.

Si le montant budgétaire est inférieur aux sommes demandées, le montant est réparti au prorata des sommes disponibles.

**Après vérification, le montant de l'aide octroyée est communiqué à l'opérateur par lettre recommandée.**

**Après instruction, la décision du ministre sur l'octroi ou non d'un subside d'une aide est communiquée à l'opérateur par lettre recommandée dans un délai de trois mois à partir du moment où l'opérateur lui a transmis un dossier complet.**

**La décision du ministre est valable pour une durée qui ne peut excéder la durée maximale du dispositif d'aides.**

L'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 13 est ainsi précisé de manière à ce que l'établissement annuel de relevés est dû tant pour l'année de démarrage ainsi que pour les exercices suivants.

L'alinéa 4 est supprimé et est incorporé dans l'article 12 où une décision ministérielle quant à l'éligibilité est effectivement prise. Le présent article sert à la détermination du montant de l'aide à octroyer. Dès lors, le versement de l'aide y est subordonné.

L'alinéa 5 est supprimé, étant donné qu'il s'agit de vestiges du texte initial non modifié. Suite à des modifications diverses au cours de l'élaboration du projet de loi, les dossiers de

candidature sont à introduire annuellement. Par conséquent, la décision du ministre n'est valable que pour la durée d'un an.

Pour ce qui est de l'amendement 8, il trouve l'approbation du Conseil d'État qui se borne à suggérer une modification d'ordre purement rédactionnel.

**3. 6927 Projet de loi modifiant 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisé et 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

Monsieur le Ministre rappelle brièvement que l'objet du projet de loi sous rubrique est la simplification de la mise en œuvre de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisé (CSA), qui entrera en vigueur le 16 mars courant. Le projet de loi a, plus précisément, pour objet de modifier ladite loi sur trois points :

- le premier objectif est de libérer la Police grand-ducale de l'obligation de constater systématiquement, en application du droit commun, d'autres infractions routières relevées par le système CSA que celles pour lesquelles le système a été conçu en premier lieu, à savoir : l'excès de vitesse, l'inobservation d'un feu rouge, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route ;
- le deuxième objectif est de supprimer le supplément de l'accusé de réception lors de l'envoi par courrier recommandé par la Police grand-ducale des avertissements taxés ainsi que des convocations aux personnes pécuniairement responsables ou aux conducteurs désignés, car cette façon de faire engendre une surcharge de travail disproportionnée et des frais supplémentaires ;
- le troisième objectif est de supprimer l'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire dans le contexte du système CSA, ceci suite à un avis du Parquet général dans lequel l'inadaptation de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire aux infractions de dépassement de vitesse constatées au moyen du système CSA est soulignée. Ce troisième point a été ancré dans le projet de loi par le biais d'un amendement gouvernemental qui sera avisé par le Conseil d'État en date du 8 mars prochain.

Dans la mesure du possible, il sera fait en sorte que le projet de loi sous rubrique puisse entrer en vigueur en même temps que la loi précitée du 25 juillet 2015

**4. Divers**

La visite des infrastructures de l'aéroport, initialement prévue pour le 11 avril 2016, aura finalement lieu le 25 mai 2016 de 8h30 à 14h00.

Luxembourg, le 8 mars 2016

La secrétaire,

La Présidente,







## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 04 février 2016

#### Ordre du jour :

1. État des travaux de la commission
2. Examen des documents européens suivants:
  - COM (2015) 613 : Proposition de RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL concernant des régies communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n°216/2008 du Parlement européen et du Conseil  
*Le délai de huit semaines a débuté le 6 janvier 2016 et prend fin le 2 mars 2016*
  - COM (2015) 117 : RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL - Dérogations accordées par les États membres en vertu du règlement (CE) n°1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
  - COM (2015) 192 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Stratégie pour un marché unique numérique en Europe
  - COM (2015) 598 : COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS - Une stratégie de l'aviation pour l'Europe
3. 6835 Projet de loi portant approbation de
  - l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres et le Canada, signé à Bruxelles, le 17 décembre 2009 ;
  - l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé à Bruxelles le 2 décembre 2010 ;
  - l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010 ;
  - l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États

membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011 ;

- l'Accord annexe entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011
- l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie, signé à Bruxelles le 26 juin 2012 ;
- l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013
- Rapporteur: Madame Josée Lorsché
- Présentation et adoption d'un projet de rapport

4. 6927 Projet de loi modifiant la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés
- Désignation d'un rapporteur
  - Présentation du projet de loi
  - Examen de l'avis du Conseil d'État

5. Divers

\*

Présents : M. Gilles Baum, M. Yves Cruchten, M. Aly Kaes, M. Henri Kox, M. Marc Lies, Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marco Schank, M. David Wagner

Mme Anne Brasseur, remplaçant M. Max Hahn  
M. Claude Lamberty, remplaçant M. Gusty Graas

Mme Anouck Ensch, M. Guy Heintz, M. Josiane Pauly, M. Marc Reiter, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

M. Rol Reiland, du Ministère des Affaires étrangères et européennes

M. Gilles Feith, du Centre des technologies de l'information de l'État

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

\*

Présidence : Mme Josée Lorsché, Présidente de la Commission

\*

## **1. État des travaux de la commission**

Les membres de la Commission examinent le document repris en annexe du présent procès-verbal, afin de faire le point sur les travaux parlementaires en cours.

Ils sont notamment informés du fait que le projet de loi n°6493 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques a été tenu en suspens car des discussions sont actuellement en cours, d'une part, au sein d'un groupe de travail mis en place afin de réfléchir à une réforme de l'apprentissage du permis de conduire et, d'autre part, avec des responsables de l'Armée pour ce qui est de la dérogation en matière de délivrance des permis de conduire au profit de l'Armée.

Il est convenu de revenir plus en détails sur ce document lors d'une prochaine réunion et en présence de Monsieur le Ministre, qui exposera alors aux membres de la Commission ses priorités politiques.

## **2. Examen des documents européens**

Le document COM (2015) 598 est une communication de la Commission européenne proposant une stratégie de l'aviation pour l'Europe. Cette communication part du constat que la contribution de l'aviation pour la performance globale de l'économie de l'Union et sa présence à l'échelle mondiale sont très importantes et qu'il est donc essentiel de veiller à ce que le secteur aéronautique européen demeure compétitif et puisse se développer. Elle affirme que l'Europe doit être un acteur de premier plan dans le domaine de l'aviation internationale et un modèle pour l'aviation durable, forte d'un niveau de service élevé et de normes ambitieuses. La communication a pour objectif de faire l'état des lieux du secteur aéronautique et d'évoquer des pistes pour résoudre certains problèmes et pour renforcer la compétitivité et la pérennité de l'ensemble du réseau de transport aérien de l'UE.

La Commission européenne y recense les trois grandes priorités suivantes :

- l'exploitation des marchés en expansion en améliorant les services, l'accès aux marchés et les possibilités d'investissement avec des pays tiers, tout en garantissant des conditions de concurrence équitables ;
- la suppression des limites à la croissance au sol en réduisant les contraintes de capacité et en améliorant l'efficacité et la connectivité ;
- le maintien d'un niveau élevé de normes de sécurité et de sûreté en adoptant une approche basée sur les risques et les performances.

Dans ce contexte, elle estime que l'UE doit également agir dans les domaines suivants :

- le renforcement de l'agenda social et la création d'emplois de haute qualité dans l'aviation ;
- la protection des droits des passagers ;
- l'adaptation à l'innovation et aux technologies numériques ;
- la contribution à une Union de l'énergie résiliente et à une politique visionnaire en matière de changement climatique.

Pour ce faire, la Commission européenne :

- propose une révision du règlement concernant des règles communes dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile en remplacement de l'actuel règlement (CE) n°216/2008 (voir ci-dessous le document COM (2015) 613) ;
- recommande au Conseil de délivrer des autorisations de négocier des accords globaux dans le domaine des transports aériens au niveau de l'UE avec les pays et régions suivants : Chine, ANASE (Association des nations de l'Asie du Sud-Est), Turquie, Arabie saoudite, Bahreïn, Émirats arabes unis, Koweït, Qatar, Oman, Mexique et Arménie ;
- préconise la poursuite des négociations d'accords bilatéraux en matière de sécurité aérienne dans le domaine de la construction aéronautique avec la Chine et le Japon ;

- débattrà des dispositions relatives à une concurrence effective et équitable dans le cadre de la négociation d'accords globaux dans le domaine des transports aériens au niveau de l'UE et envisagera d'adopter des mesures pour lutter contre les pratiques déloyales appliquées par des pays tiers et des opérateurs de pays tiers ;
- propose de publier des orientations interprétatives sur l'application du règlement (CE) n°1008/2008 en ce qui concerne les dispositions en matière de propriété et de contrôle des compagnies aériennes de l'UE pour apporter une plus grande sécurité juridique, tant pour les investisseurs que pour les compagnies aériennes ;
- approfondira son analyse sur l'emploi dans le domaine du transport aérien avec les États membres ;
- élaborera un guide pratique sur le droit du travail applicable et la juridiction compétente ;
- examinera la nécessité de clarifier davantage le droit applicable et la juridiction compétente à l'égard des contrats de travail des travailleurs mobiles du secteur aérien.

\*

Le document COM (2015) 117 est un rapport de la Commission européenne relatif aux dérogations accordées par les États membres en vertu du règlement (CE) n°1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Le règlement (CE) n°1371/2007 a pour objet de protéger les droits des voyageurs ferroviaires dans l'Union européenne, notamment en cas de perturbations lors de leur voyage, et d'améliorer la qualité et l'efficacité des services ferroviaires de transport de voyageurs. Le règlement s'applique en principe à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs dans l'UE, mais pour permettre sa mise en œuvre progressive, il prévoit la possibilité pour les États membres d'accorder des dérogations dans le cas des services intérieurs à longue distance. En raison de leur caractère particulier, les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs peuvent également être dispensés, par les États membres, de l'application des dispositions du règlement.

Concernant le niveau général d'application du règlement, le rapport sous rubrique note qu'entre l'entrée en vigueur du règlement en décembre 2009 et la fin de la première période de cinq ans en décembre 2014, 4 États membres l'ont appliqué dans son intégralité sans recourir à aucune dérogation (Danemark, Italie, Pays-Bas et Slovaquie) tandis que 22 ont accordé des dérogations à des degrés divers, alors que Malte et Chypre ne sont pas concernés étant donné que ces deux États membres n'ont pas de services de transport ferroviaire de voyageurs.

Les États membres ne sont pas tenus de motiver spécifiquement l'adoption de dérogations, mais celles-ci doivent être octroyées selon des modalités transparentes et non discriminatoires. Il apparaît clairement que les dérogations accordées concernent surtout les articles dont l'application peut être considérée comme la plus coûteuse, c'est-à-dire ceux dont les dispositions ont trait au versement d'avances en cas d'accident (article 13) ou à la responsabilité en matière de retards, de correspondances manquées et d'annulations et donc au remboursement, à l'indemnisation et à l'assistance (articles 15, 16, 17 et 18).

Le rapport constate que le recours aux dérogations a conduit à la coexistence dans l'UE de droits très disparates pour les voyageurs ferroviaires en raison des différences entre les législations nationales s'appliquant en l'absence d'un ensemble unique de droits des passagers de l'UE. La Commission européenne considère d'ailleurs que l'octroi étendu de dérogations constitue un obstacle sérieux à la réalisation des objectifs du règlement. Les dérogations qui existent dans les États membres empêchent la création de conditions de concurrence équitables pour les entreprises ferroviaires dans l'Union européenne. Elles privent en outre les voyageurs ferroviaires d'une certaine sécurité juridique et de la pleine jouissance de leurs droits.

Le rapport se penche également sur la situation future en matière d'application du règlement et notamment sur la possibilité d'un renouvellement des dérogations par les États membres. Selon les informations communiquées par les États membres, il n'y aura pas de changement significatif de la situation après décembre 2014 : seuls 5 États membres devraient appliquer le règlement dans son intégralité et 21 devraient continuer d'accorder des dérogations à des degrés divers. Ainsi, bien que certains États membres n'aient pas encore officiellement notifié le renouvellement ou la suppression des dérogations, on peut estimer que la situation, en ce qui concerne l'application du règlement aux services ferroviaires intérieurs de transport de voyageurs, ne changera pas de manière sensible à l'issue de la première période de cinq ans. Cela signifie que la protection des passagers au titre du règlement ne connaîtra, pour ces services, qu'une amélioration modeste, voire nulle. La situation n'est guère différente en ce qui concerne les services et voyages internationaux dont une partie importante est effectuée en dehors de l'Union.

Le rapport conclut que les États membres ont accordé de larges dérogations au cours des cinq premières années d'application du règlement (CE) n°1371/2007 et qu'il ne faut s'attendre à court terme qu'à de très modestes améliorations. Des conditions de concurrence équitables pour les entreprises ferroviaires et un niveau élevé de protection des voyageurs dans l'UE sont donc encore une réalité lointaine.

Suite à une question afférente, il est précisé que le Luxembourg a mis en place des dérogations pour les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs.

\*

Le document [COM \(2015\) 192](#) est une communication de la Commission européenne proposant la mise en place d'une stratégie pour un marché unique numérique en Europe. Les membres de la commission parlementaire constatent que ce dossier ne relève pas de leur compétence et décident donc de ne pas l'examiner.

\*

Le document [COM \(2015\) 613](#) est une proposition de règlement concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, et abrogeant le règlement (CE) n°216/2008. Ce document est soumis au contrôle du respect du principe de subsidiarité. Le délai de huit semaines a débuté le 6 janvier 2016 et prendra fin le 2 mars 2016.

Cette proposition de règlement fait partie de la stratégie visant à renforcer la compétitivité du secteur de l'aviation de l'UE lancée par la Commission européenne en 2015. Son objectif est de préparer le cadre réglementaire de l'Union en matière de sécurité aérienne face aux défis qui se présenteront dans les dix à quinze prochaines années et, partant, de continuer à garantir des services de transport aérien sécurisés, sûrs et respectueux de l'environnement.

L'objectif de la Commission est de faire en sorte de maintenir un faible nombre d'accidents, afin que le secteur de l'aviation de l'UE puisse croître en toute sécurité et, ce faisant, conserver son avantage concurrentiel. À cette fin, il est proposé d'introduire une approche de la réglementation en matière de sécurité fondée sur le risque et la performance, de combler les lacunes existantes en matière de sécurité et de mieux prendre en compte les interdépendances entre la sécurité aérienne et d'autres domaines techniques de la réglementation, comme la sûreté aérienne ou la protection de l'environnement.

La proposition de règlement vise également à créer un cadre législatif pour l'intégration en toute sécurité des aéronefs sans équipage (drones) dans l'espace aérien européen.

De l'avis du représentant du Ministère, la proposition de règlement pourrait poser les problèmes suivants :

- plusieurs dispositions prévoient d'accorder à la Commission le pouvoir de compléter ou de modifier des éléments du règlement par le biais d'actes délégués ;
- il est proposé de créer un comité exécutif chargé d'assister le conseil d'administration de l'Agence de la sécurité aérienne. Pour autant, seuls six États membres y seraient représentés ;
- les aspects relevant de la sûreté doivent être maintenus au niveau national et ne pas être transférés au niveau communautaire.

Sur proposition d'un membre de la Commission, il sera réfléchi à l'opportunité de rédiger un avis motivé à l'égard de ce texte.

### **3. 6835 Projet de loi portant approbation de**

- **l'Accord sur le transport aérien entre la Communauté européenne et ses États membres et le Canada, signé à Bruxelles, le 17 décembre 2009 ;**
- **l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé à Bruxelles le 2 décembre 2010 ;**
- **l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010 ;**
- **l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011 ;**
- **l'Accord annexe entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, l'Islande, deuxièmement, et le Royaume de Norvège, troisièmement, concernant l'application de l'Accord de transport aérien entre l'Union européenne et ses États membres, premièrement, les États-Unis d'Amérique, deuxièmement, l'Islande, troisièmement, et le Royaume de Norvège, quatrièmement, signé à Luxembourg et Oslo les 16 et 21 juin 2011**
- **l'Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses États membres et la République de Moldavie, signé à Bruxelles le 26 juin 2012 ;**
- **l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le gouvernement de l'État d'Israël, d'autre part, signé à Luxembourg le 10 juin 2013**

Madame la Présidente-Rapportrice présente son projet de rapport, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document n°156495 publié sur le courrier électronique en date du 2 février 2016.

Suite à une correction de nature purement matérielle, le projet de rapport est adopté à l'unanimité des membres présents, qui proposent le modèle de temps de parole de base pour les débats en séance plénière.

#### **4. 6927    Projet de loi modifiant la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés**

Mme Lorsché est nommée Rapportrice du projet de loi sous rubrique.

Les représentants du Ministère présentent le projet de loi, pour les détails exhaustifs duquel il est renvoyé au document parlementaire afférent.

En bref, le texte a pour objet de modifier la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés (CSA) sur trois points :

- le premier objectif est de libérer la Police grand-ducale de l'obligation de constater systématiquement, en application du droit commun, d'autres infractions routières relevées par le système CSA que celles pour lesquelles le système a été conçu en premier lieu ;
- le deuxième objectif est de supprimer le supplément de l'accusé de réception lors de l'envoi par courrier recommandé par la Police grand-ducale des avertissements taxés ainsi que des convocations aux personnes pécuniairement responsables ou aux conducteurs désignés, car cette façon de faire engendre une surcharge de travail disproportionnée et des frais supplémentaires ;
- le troisième objectif, ancré dans le projet de loi par un amendement gouvernemental encore non avisé par le Conseil d'État, est de supprimer l'application de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire dans le contexte du système CSA, ceci suite à un avis du Parquet général dans lequel l'inadaptation de la mesure du retrait immédiat du permis de conduire aux infractions de dépassement de vitesse constatées au moyen du système CSA est soulignée.

\*

Les membres de la commission parlementaire procèdent à un échange de vues relatif à l'opportunité de maintenir l'envoi par courrier recommandé des avertissements taxés et des convocations.

Si d'aucuns sont d'avis que la procédure devrait être simplifiée par l'envoi, à un premier stade, d'un simple courrier, quitte à recourir ultérieurement à un courrier recommandé en cas d'absence de réaction de la part du destinataire, d'autres estiment au contraire que le recours à l'envoi d'un courrier recommandé s'impose car le délai de contestation ou de paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans les 45 jours à partir de la date où la personne ayant fait l'objet d'un avertissement taxé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

En conclusion, il est finalement retenu que la loi entrera en vigueur selon les modalités pratiques actuelles et qu'un bilan de son applicabilité sera effectué après un certain temps. Le cas échéant, des modifications législatives ponctuelles seront alors adoptées pour en améliorer son fonctionnement.

\*

Il sera procédé à l'examen des articles du projet de loi lorsque l'avis complémentaire du Conseil d'État sera disponible.

**5.**            **Divers**

Il est rappelé aux membres de la Commission qu'une visite de l'aéroport et de ses infrastructures est prévue pour le 11 avril prochain (entre 09h00 et 16h00). Le déroulement exact de la journée sera précisé dans les meilleurs délais.

Luxembourg, le 16 février 2016

La secrétaire,  
Rachel Moris

La Présidente,  
Josée Lorsché

**ANNEXE**  
**État des travaux - Février 2016**

**I) Travaux législatifs**

**1) Projets de loi**

**3000** *Projet de loi portant réglementation de la grève dans les services de la Société Nationale des Chemins de Fer Luxembourgeois*

**5006** *Projet de loi relatif à la construction d'un nouveau bâtiment administratif à Luxembourg-Gare*

**5349** *Projet de loi relatif à la construction d'un nouveau bâtiment pour les Archives nationales sur la friche industrielle de Belval-Ouest*

**5990** *Projet de loi portant création des communautés urbaines*

**6010** *Projet de loi portant modification de l'article 8 et de l'article 20 de la loi modifiée du 30 juin 2003 sur les marchés publics*

**6493** *Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques*

Dépôt : 31/10/2012

Rapporteur : M. Max Hahn

Avis du Conseil d'État : 12/03/2013

Amendements parlementaires : 07/01/2015

Avis complémentaire du Conseil d'État : 10/03/2015

**6517** *Projet de loi modifiant 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation sur toutes les voies publiques, 2) la loi communale modifiée du 13 décembre 1988*

Dépôt : 31/12/2012

Rapporteur : M. Georges Engel

Avis du Conseil d'État : 30/04/2013

**6530** *Projet de loi concernant la gestion du domaine fluvial et portant a) modification - de la loi du 28 juillet 1973 portant création d'un Service de la navigation, - de la loi modifiée du 31 mars 2000 concernant l'administration l'exploitation du port de Merttert, - de la loi du 19 décembre 2008 relative à l'eau, - de la loi modifiée du 14 juillet 1966 sur l'immatriculation des bateaux de navigation intérieure et l'hypothèque fluviale, et b) abrogation de certaines autres dispositions en matière de navigation fluviale*

Dépôt : 21/01/2013

Rapporteur : M. Henri Kox

Amendements gouvernementaux : 19/06/2013

Avis du Conseil d'État : 12/07/2013

Amendements parlementaires : 28/01/2016

Avis complémentaire du Conseil d'État :

**6588 *Projet de loi portant a) organisation du secteur des services de taxis et b) modification du Code de la consommation***

Dépôt : 08/07/2013

Rapporteur : M. Henri Kox

Avis du Conseil d'État : 09/12/2014

Amendements parlementaires : 26/02/2015

Avis complémentaire du Conseil d'État : 17/07/2015

Amendements parlementaires : 24/09/2015

Deuxième avis complémentaire du Conseil d'État : 24/11/2015

Amendements parlementaires : 10/12/2015

Troisième avis complémentaire du Conseil d'État :

**6645 *Projet de loi relatif à la promotion du transport combiné***

Dépôt : 13/01/2014

Rapporteur : M. Roger Negri

Avis du Conseil d'État : 04/02/2014

Amendements parlementaires : 07/10/2015

Avis complémentaire du Conseil d'État : 08/10/2015

Amendements parlementaires : 07/01/2016

Deuxième avis complémentaire du Conseil d'État :

**6694 *Projet de loi modifiant la loi du 30 juillet 2013 concernant l'aménagement du territoire***

Dépôt : 05/06/2014

Amendements gouvernementaux : 06/10/2014 et 18/01/2016

Rapporteur :

Avis du Conseil d'État : 18/11/2014

Amendements gouvernementaux : 18/01/2016

Avis complémentaire du Conseil d'État :

**6895 *Projet de loi portant modification de 1) la loi modifiée du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne ; 2) la loi modifiée du 31 janvier 1948 relative à la réglementation de la navigation aérienne***

Dépôt : 27/10/2015

Rapporteur :

Avis du Conseil d'État :

**6927 *Projet de loi modifiant la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés***

Dépôt : 10/12/2015

Rapporteur :

Avis du Conseil d'État : 02/02/2016

**6931 *Projet de loi portant transposition de la refonte du 1<sup>er</sup> paquet ferroviaire et modifiant 1. la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ; 2. la loi modifiée du 11 juin 1999 relative à l'accès à l'infrastructure ferroviaire et à son utilisation ; 3. la loi modifiée du 22 juillet 2009 relative à la sécurité ferroviaire ; et 4. la loi du 3 août 2010 sur la régulation du marché ferroviaire***

Dépôt : 21/12/2015

Rapporteur : Mme Josée Lorsché

Avis du Conseil d'État :

**6933** *Projet de loi modifiant la loi modifiée du 5 Juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie*

Dépôt : 14/01/2016

Rapporteur :

Avis du Conseil d'État :

**6939** *Projet de loi modifiant la loi modifiée du 15 juin 2004 portant réorganisation de l'Administration des bâtiments publics*

Dépôt : 28/01/2016

Rapporteur :

Avis du Conseil d'État :

## **2) Propositions de loi**

Néant

## **3) Projets de règlement grand-ducal (avis Conférence des Présidents)**

**6885** *Projet de règlement grand-ducal portant modification du règlement grand-ducal du 4 juin 2007 concernant l'interopérabilité des systèmes de télépéage routier dans la Communauté européenne*

Dépôt : 05/10/2015

Avis du Conseil d'État : 19/01/2016

Prise de position du Gouvernement :

## **II) Débats et sujets généraux**

Demande du groupe politique CSV de convoquer une réunion jointe avec la Commission de l'Economie afin d'y discuter du potentiel de développement de l'économie circulaire au Luxembourg

## **III) Dossiers européens**

### **1) Projets d'actes législatifs soumis au contrôle du principe de subsidiarité**

Néant

### **2) Documents COM non soumis au contrôle du principe de subsidiarité**

Néant

6927

**MEMORIAL**  
Journal Officiel  
du Grand-Duché de  
Luxembourg



**MEMORIAL**  
Amtsblatt  
des Großherzogtums  
Luxemburg

---

**RECUEIL DE LEGISLATION**

---

**A — N° 51**

**31 mars 2016**

---

**Sommaire**

**Loi du 29 mars 2016 modifiant**

- 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et
- 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques . . . . . page **948**

**Règlement grand-ducal du 29 mars 2016 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 . . . . .** **949**

**Loi du 29 mars 2016 modifiant**

- 1) la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés et
- 2) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

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 10 mars 2016 et celle du Conseil d'Etat du 21 mars 2016 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 2 de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, le paragraphe 4 est supprimé.

**Art. 2.** A l'article 5, alinéa 1 du paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi précitée du 25 juillet 2015, la partie de phrase «accompagnée d'un avis de réception» est supprimée.

**Art. 3.** A l'article 7 de la loi précitée du 25 juillet 2015 sont apportées les modifications suivantes:

1. Le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant:

«(1) Si l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1<sup>er</sup>, doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.

En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l'infraction conformément à l'article 4, paragraphe 2, la personne désignée doit être entendue. Elle en est informée par lettre recommandée.»

2. Le paragraphe 3 est supprimé.

**Art. 4.** Le paragraphe 13 de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complété in fine par un nouvel alinéa libellé comme suit:

«Toutefois, sans préjudice de l'application du paragraphe 3, le retrait immédiat du permis de conduire n'est pas effectué lorsque le dépassement de la vitesse est constaté au moyen du système CSA.»

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**

Rome, le 29 mars 2016.  
**Henri**

---

Doc. parl. 6927; sess. ord. 2015-2016.

**Règlement grand-ducal du 29 mars 2016 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.**

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 la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;

Vu les avis de la Chambre des salariés, de la Chambre de commerce et de la Chambre d'agriculture; les avis de la Chambre des métiers et de la Chambre des fonctionnaires et employés publics ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Finances, et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** A l'article 4<sup>ter</sup> 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, le paragraphe 1<sup>er</sup> est remplacé par le libellé suivant:

«(1) L'avertissement taxé décerné à la suite d'une infraction constatée selon les modalités de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés est adressé à la personne pécuniairement responsable par lettre recommandée d'après le modèle repris en annexe contenant l'avis de constatation et le formulaire de contestation.»

**Art. 2.** Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de la Sécurité intérieure, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre du Développement durable  
et des Infrastructures,*  
**François Bausch**

Rome, le 29 mars 2016.  
**Henri**

*Le Ministre de la Sécurité intérieure,*  
**Etienne Schneider**

*Le Ministre de la Justice,*  
**Félix Braz**

*Le Ministre des Finances,*  
**Pierre Gramegna**