CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7985

Projet de loi modifiant :
1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;
3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;
4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;
5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;
6° la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ;
7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Date de dépôt : 30-03-2022
Date de l'avis du Conseil d'État : 11-07-2023
Auteur(s) : Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
30-03-2022	Déposé	7985/00	3
27-10-2022	Avis de la Chambre des Métiers (18.10.2022)	7985/01	132
23-12-2022	Avis du Conseil d'État (23.12.2022)	7985/02	137
03-01-2023	Avis de la Commission nationale pour la protection des données (19.12.2022)	7985/03	162
01-03-2023	Avis de la Chambre de Commerce (24.2.2023)	7985/04	179
16-03-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (15) de la reunion du 16 mars 2023	15	184
23-03-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (17) de la reunion du 23 mars 2023	17	220
18-04-2023	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7985/05	253
11-07-2023	Avis complémentaire du Conseil d'État (11.7.2023)	7985/06	302
12-07-2023	Amendements adoptés par la/les commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics	7985/07	311
12-07-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (28) de la reunion du 12 juillet 2023	28	336
14-07-2023	Deuxième avis complémentaire du Conseil d'État (14.7.2023)	7985/08	352
17-07-2023	Commission de la Mobilité et des Travaux publics Procès verbal (29) de la reunion du 17 juillet 2023	29	355
18-07-2023	Rapport de commission(s) : Commission de la Mobilité et des Travaux publics Rapporteur(s) : Madame Chantal Gary	7985/10	361
18-07-2023	Avis complémentaire de la Chambre de Commerce (12.7.2023)	7985/09	430
21-07-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°71 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Bulletin de vote n°10 - Projet de loi N°7985	435
21-07-2023	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°71 Une demande de dispense du second vote a été introduite	Texte voté - projet de loi N°7985	438
31-07-2023	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (31-07-2023) Evacué par dispense du second vote (31-07-2023)	7985/11	468
20-10-2023	Publié au Mémorial A n°679 en page 1	Mémorial A N° 679 de 2023	471
	Résumé du dossier	Résumé	494

7985/00

N° 7985

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2021-2022

P R O J E T D E L O I

modifiant

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;

6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

* * *

(Dépôt: le 30.3.2022)

SOMMAIRE:

		page
1)	Arrêté Grand-Ducal de dépôt (25.3.2022)	2
2)	Exposé des motifs	2
3)	Texte du projet de loi	31
4)	Textes coordonnés	49
6)	Fiche financière	124
7)	Fiche d'évaluation d'impact	125

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Article unique. – Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;

6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

Carthagènes des Indes, le 25 mars 2022

Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,
François BAUSCH

HENRI

*

EXPOSE DES MOTIFS

A) CONSIDERATIONS GENERALES

Les modifications du projet de loi sous rubrique visent à inclure la notion du titulaire du certificat d'immatriculation, en accord avec la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules qui dispose dans son Annexe I, point II.5. (C1) que la partie I du certificat d'immatriculation contient e.a. les données nominatives du titulaire du certificat d'immatriculation, et, dans la même Annexe, points II.6 (C2) et II.6. (C3) que la partie I du certificat d'immatriculation peut également comporter les données nominatives du propriétaire du véhicule ou de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui du propriétaire.

Même si une définition du titulaire d'un certificat d'immatriculation existe actuellement dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, la législation et la réglementation actuelles en matière d'immatriculation d'un véhicule sont basées sur les droits de propriété sur le véhicule, de sorte que le certificat d'immatriculation contient le nom du propriétaire, ou, le cas échéant, du détenteur du véhicule. Il en découle que le régime actuel du titulaire du certificat d'immatriculation est lacunaire dans le Code de la Route.

Avec l'introduction de la notion du titulaire d'un certificat d'immatriculation, qui est d'habitude l'utilisateur principal du véhicule immatriculé, et l'abolition de l'obligation d'enregistrer d'office le propriétaire d'un véhicule lors de la procédure d'immatriculation, il y a lieu d'intégrer la notion de titulaire du certificat d'immatriculation dans :

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

2. la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;
3. la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;
4. la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;
5. la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Les insertions à effectuer dans la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis sont prévues pour un projet ultérieur, le texte faisant l'objet d'une réforme actuellement. Par ailleurs, les modifications à effectuer en matière de transports de marchandises dangereuses sont également prévues dans un projet différent, du fait d'une réforme spécifique en préparation.

À noter avant tout que malgré l'intégration du titulaire, les notions de propriétaire/détenteur sont maintenues pour les personnes physiques ou morales pouvant démontrer leur droit de propriété sur le véhicule routier.

En outre, il est proposé de redresser certaines incohérences dans le cadre du calcul des échéances des certificats de contrôle technique. En effet, actuellement l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée dispose au paragraphe 1er, alinéa 4 ce qui suit :

« Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3:

1. au moins annuellement pour

a) les autobus et les autocars;

b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;

c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;

d) les camionnettes;

e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ;

f) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;

g) les remorques destinées au transport de personnes;

2. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour

a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;

b) les véhicules historiques;

c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

3. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers. »

Avec cette formulation notamment au point 3, référence faite sur la première mise en circulation, il serait possible de présenter avec l'immatriculation du véhicule, le véhicule à un contrôle technique, ce qui devrait donner lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique de 6 ans. Avec une double présentation du véhicule au contrôle technique une validité de 7 ans serait estimable. Toutefois, dans la pratique, tout contrôle technique réalisé plus que 8 semaines avant l'obligation de présenter le véhicule est considéré comme un contrôle technique volontaire. Néanmoins, comme la législation ne dispose pas de façon exacte quelle échéance serait applicable dans pareil cas, il est proposé de reformuler cet alinéa et de décrire de façon plus détaillée les différentes échéances applicables en introduisant également la notion du contrôle technique périodique volontaire.

En outre, les dates d'échéances pour les contrôles techniques complémentaires sont détaillées dans un objectif de faire une distinction claire entre le contrôle technique périodique obligatoire et le contrôle technique qui devient nécessaire suite à la constatation d'une non-conformité qui demande le recontrôle du véhicule.

S'agissant de la digitalisation de la procédure d'immatriculation, il est proposé de mettre en place une communication électronique entre l'Administration des douanes et des accises et la Société Nationale de Circulation Automobile (ci-après la « SNCA ») en vue de prouver le dédouanement du véhicule. Ce procédé entre administrations permettra au citoyen de ne plus avoir à faire cette démarche lui-même et accélèrera l'immatriculation du véhicule.

Dans le même sens, le présent projet de loi a également pour objectif de créer une base légale qui permet l'échange de données relatives aux véhicules routiers en matière d'immatriculation et en matière d'assurances de la responsabilité civile (RC) entre la SNCA, en tant que sous-traitant du ministre ayant les transports dans ses attributions, et les entreprises d'assurances.

Bien que la législation sur la circulation routière actuelle confie à la SNCA la gestion de toutes les tâches relatives à la mise en ou hors circulation des véhicules routiers, un échange de données avec des entreprises d'assurances n'y est pas explicitement mentionné.

Ainsi, il s'agit d'introduire une nouvelle base légale par laquelle la SNCA est en droit de recevoir par les compagnies d'assurance l'information quant à la couverture d'assurance RC d'un véhicule, d'une part, et de légaliser la transmission des données techniques relatives aux véhicules routiers, issues du fichier national des véhicules automobiles géré par la SNCA, aux entreprises d'assurances respectives en vue de la conclusion d'un nouveau contrat d'assurance, d'autre part. En outre, il est proposé d'introduire également la possibilité pour les compagnies d'assurance de pré-créer un véhicule dans la base de données nationale des véhicules automoteurs en vue de l'immatriculation du véhicule. À ces fins, les compagnies d'assurances doivent saisir un minimum d'information en ce qui concerne le véhicule et le titulaire du futur certificat d'immatriculation du véhicule.

En effet, la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée dispose que « *Les véhicules ne sont admis à la circulation sur la voie publique, […], que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance en matière de véhicules automoteurs* ».

Pour l'immatriculation d'un véhicule, la couverture par ce contrat d'assurance est en pratique vérifiée par la SNCA sur base de l'attestation d'assurance, désignée « carte blanche ». Or, cette carte est en général délivrée automatiquement aux assurés et ne reflète pas nécessairement l'état actuel du contrat d'assurance, entre autres lorsqu'il est résilié avant l'échéance du terme prévu.

C'est pourquoi la terminaison anticipée du contrat doit, conformément à la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée, obligatoirement être notifiée par l'entreprise d'assurances concernée.

Le présent projet de loi permet à la SNCA de disposer d'un accès direct et immédiat à l'information la plus récente concernant la validité de la carte verte et de la couverture par une assurance RC.

Réciproquement, l'échange électronique prévu par le présent projet de loi propose aux entreprises d'assurances un accès aux données techniques du véhicule auprès du fichier national des véhicules routiers afin de réduire le nombre d'erreurs commises au niveau de la saisie du numéro de châssis lors de la création d'un contrat d'assurance qui doit correspondre à celui du certificat de conformité du véhicule, afin de réaliser l'envoi obligatoire des notifications de terminaison d'assurance et afin d'éviter une saisie manuelle redondante des données techniques des véhicules si elles sont déjà stockées sous forme électronique.

De même, le Fonds de Garantie Automobile qui regroupe obligatoirement toutes les entreprises d'assurances autorisées et dont la mission est, en bref, d'intervenir pour indemniser une personne lésée suite à un accident avec un véhicule non-assuré, non-identifié, ou couvert par une entreprise d'assurance insolvable accède aux données en question.

Le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers qui détermine la mise en œuvre de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers est adapté de façon à fixer les modalités concernant les exigences en matière de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Le type de données traitées est limitativement énuméré. Cette énumération se réfère en outre plus aux données techniques du véhicule qu'aux données personnelles du requérant.

Le besoin de l'échange de données tel qu'il est proposé dans le présent projet de loi est justifié par le fait que les opérations relatives au contrôle de la validité des documents au sujet de l'assurance RC

et des données techniques nécessitent d'être digitalisées pour simplifier, accélérer et sécuriser les procédures administratives en vue de l'immatriculation des véhicules routiers au profit de tous les acteurs concernés, en particulier le citoyen. Le traitement des données prévu est donc licite au regard du règlement (UE) 2016/679 en son article 6 point 1. Lettre c), dans la mesure où le traitement des données permet d'assurer le respect de l'obligation légale de couverture des véhicules routiers par un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile, tel que décrit précédemment.

Par ailleurs, l'Union européenne rend à présent possible le contrôle de l'obligation d'assurer un véhicule routier sur les véhicules routiers immatriculés sur le territoire d'un autre État membre, par la Police de l'État membre sur le territoire duquel ce véhicule se trouve, selon notamment le considérant (16) de la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité. En effet, la question de la non assurance des véhicules routiers est envisagée comme un problème sérieux et permettre cet échange contribuerait à améliorer la sécurité routière. En conséquence, un véhicule immatriculé au Luxembourg et circulant sur le territoire d'un autre État membre peut être contrôlé au sujet de l'existence de son assurance RC. Au lieu de présenter le document papier, dont la fiabilité est toute relative, il est prévu que les membres de la Police de cet État membre puisse directement vérifier cette information sur une base de données. Le fait que cette base de données soit centralisée est une exigence pour ce système de contrôle, à l'échelle européenne. Réciproquement, la Police grand-ducale pourra conduire de tels contrôle selon les mêmes modalités sur tout véhicule immatriculé dans le territoire de tout autre État membre.

Dans ce cadre, il revient aux États membres de faire en sorte que tout véhicule soit assuré préalablement à sa mise en circulation ou à son autorisation d'être mis en circulation (donc lors de son immatriculation).

Mettre en place cette base de données centralisée ainsi que les moyens permettant d'obtenir et de conserver une information fiable sur l'assurance RC des véhicules routiers est donc une nécessité. Le principal atout de ce système est que l'information sur l'existence ou non d'une assurance RC peut être instantanément mise à jour et contrôlée. Aussi, les possibilités de fraude ou de falsification quant à l'assurance sont exclues. C'est pourquoi ce traitement des données apporte une véritable plus-value quant à l'application et la sanction de l'obligation de souscrire à une assurance de RC automobile, telle que prévue par les lois modifiées du 14 février 1955 et du 16 avril 2003 précitées.

En ce qui concerne la matière d'homologation, l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée se réfère à présent aux règlements cadres de l'Union européenne pour l'homologation des véhicules routiers, dans lequel la terminologie et la hiérarchie des différentes procédures de réception des véhicules routiers est mise à jour. En conséquence, tout véhicule ou type de véhicule visé par l'un de ces quatre règlements cadres doivent faire l'objet d'une réception européenne par type ou individuelle, en vertu de quoi ledit véhicule sera dénommé « véhicule homologué ». Tout véhicule ne disposant pas d'une réception européenne doit être réceptionné au niveau national. À ces fins il est profité d'introduire les terminologies telles que prévues au niveau européen. Les précisions apportées quant à la réception des véhicules routiers permet, au-delà de la conformité à la législation européenne, de préciser les compétences et domaines d'attribution des missions de la SNCA et de la Société Nationale d'Homologation et de Certification (ci-après la « SNCH »). La SNCH étant l'organe d'homologation et de certification, elle est chargée de la mission de réception des véhicules couverts par l'un des quatre règlements susmentionnés. Alors que la SNCH est titulaire de la mission des procédures de réception nationales prévues par le règlement. La SNCH délivre donc le procès-verbal de réception pour la réception nationale individuelle et de réception nationale par type pour véhicule produits en petites séries. Ainsi, la SNCA est uniquement titulaire de la mission de réception nationale à titre isolé, qui est une procédure de type de résiduel, pour les véhicules ne pouvant faire objet d'aucune autre procédure de réception.

En ce qui concerne la partie immatriculation, il est proposé de basculer vers un système d'immatriculation qui fonctionne uniquement sur le principe d'une attribution de numéros d'immatriculation au futur titulaire du certificat d'immatriculation. En effet, il est constaté que le système actuel, qui fonctionne à l'aide de deux principes tout à fait distincts, crée une confusion de manière fréquente dans l'esprit des requérants. D'une part, il existe l'attribution au véhicule d'un numéro de série courante, alors que, d'autre part, il existe l'attribution à la personne ayant valablement fait la réservation d'un numéro personnalisé. Il est proposé de conserver uniquement ce second principe de fonctionnement

pour simplifier le système d'immatriculation au Luxembourg. Le numéro attribué à une personne lui restera donc réservé pendant une année même après la mise hors circulation du véhicule. Ce système devrait avoir pour effet de responsabiliser le titulaire du numéro d'immatriculation, en ce que concerne l'utilisation du numéro attribué, notamment au moment de la mise hors circulation du véhicule puisque le numéro doit pouvoir être utilisé en vue l'immatriculation d'un prochain véhicule.

Ce changement de fonctionnement s'accompagne d'un ensemble de mesures destinées à rationnaliser la réservation des numéros d'immatriculation, telles que la mise en place d'une taxe lors de la réservation d'un numéro personnalisé, la réduction de la durée de la réservation de trois ans à un an et la délimitation du nombre maximal de numéros d'immatriculation qu'une même personne peut réserver.

Le présent projet intervient également dans la matière du transport exceptionnel, en vue de transposer l'article 10quinquies de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. Cet article oblige les Etats membres à mettre en place un système identifiant les véhicules circulant en dépassement de la masse maximale autorisée. Sous l'impulsion de la majorité des Etats membres, un projet de système de pesage automatique placé sur une autoroute du Grand-duché est en cours. Dès lors, il convient de se doter d'une base légale encadrant l'implémentation de ce système. Pour cette raison, le présent projet de loi prévoit l'introduction de la modalité de contrôle des véhicules en circulation au moyen de ce système dans la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Ayant pour objectif de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière, d'autres modifications sont apportées à la loi modifiée du 14 février 1955 susmentionnée, dans la poursuite de la mise en œuvre de certaines mesures inscrites au plan d'action « Sécurité routière (2019-2023) » tel qu'il a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en 2019 et entériné par les principaux acteurs en matière de sécurité routière.

Bien que, et notamment suite aux mesures prises dans le cadre du dernier plan d'action « Sécurité routière (2013-2018) », les chiffres des accidents mortels ainsi que des accidents avec des blessés graves sont à la baisse, il y a toutefois lieu de ne pas lâcher prise en vue d'atteindre le but de la « Vision zéro », donc aucun mort et aucun blessé grave sur nos routes. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la politique du Gouvernement afin d'atteindre ce but.

Dans le passé, les causes principales présumées d'accidents routiers étaient la vitesse excessive, ainsi que la conduite sous l'influence d'alcool. Toutefois, depuis quelques années, une troisième cause d'accidents graves s'est ajoutée à l'alcool et à la vitesse : la distraction. En effet, phénomène également constaté dans les autres pays de l'Union européenne, dans certaines statistiques la distraction aurait même déjà dépassé l'abus d'alcool comme cause d'accidents graves.

À la lumière de ce développement, la première mesure proposée vise donc la distraction au volant.

Les accidents déclenchés par l'utilisation d'un téléphone portable ou une tablette au volant sont malheureusement difficiles à prouver, alors que la preuve d'un accident déclenché par ladite utilisation est très difficile voire souvent impossible à rapporter.

Cependant, en analysant les statistiques relatives à la déduction des points suite à l'utilisation d'un téléphone portable au volant, l'on doit constater que ceci pose un réel problème pour la sécurité routière.

Partant, la mesure 13 du plan d'action précité prévoit le renforcement des sanctions pour distraction au volant.

En examinant les infractions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé au volant libellées à l'article 170*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, il a été remarqué que lesdites infractions ne sont plus à jour, alors qu'elles ne correspondent plus à la réalité, ni à la sécurité routière. Il va de soi que, suite à l'évolution technique automobile, l'équipement téléphonique ou le système de navigation sont actuellement, dans la plupart des véhicules sur le marché, intégrés dans les tableaux de bord. Il en va de même pour les casques de protection portés par leurs conducteurs. En outre, la législation belge et française sont beaucoup plus strictes quant aux infractions relatives à l'utilisation d'un téléphone portable au volant. Dans ces pays, dès que le véhicule conduit est en circulation, l'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur est interdit. Notre légalisation actuelle est plus large en autorisant l'utilisation d'un équipement téléphonique pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement.

Dans ce contexte, il est donc profité de ce projet de mettre à jour nos infractions y relatives afin de se mettre sur un pied d'égalité avec nos pays limitrophes qui prévoient des sanctions beaucoup plus sévères sans aucune exception quelconque. Il est, dès lors, proposé de reformuler les infractions relatives à l'utilisation par le conducteur d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé et d'y interdire toute utilisation, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement.

Dans cette même optique, il est prévu d'augmenter le nombre de points retirés pour l'inobservation des prescriptions y relatives de 2 à 4.

Un autre axe de modification proposé par le présent projet se situe dans le domaine du chargement de marchandises.

Il ne saurait être valablement contesté que des charges mal arrimées provoquent des accidents graves sur nos routes. Les véhicules transportant des marchandises mal arrimées constituent sans doute un risque substantiel pour la sécurité des conducteurs, des autres usagers de la route et des personnes chargées de la manipulation du chargement. En effet, des marchandises mal arrimées augmentent le risque d'instabilité et de basculement des véhicules et même de perte du chargement durant les trajets.

Au cours des contrôles organisés régulièrement notamment par l'Administration des douanes et accises, l'on doit constater que le non-respect des règles d'arrimage est une des infractions la plus courante.

Afin de lutter contre ce risque d'accident, la mesure 12 dudit plan d'action prévoit en conséquence de prononcer des sanctions plus sévères pour les infractions en relation avec un chargement non conforme. Cependant, jusqu'à présent, les infractions relatives à un chargement non sécurisé n'étaient pas prévues dans le système du permis à points qui a été instauré par la loi du 2 août 2002 et qui est entré en vigueur le 1er novembre 2002.

Partant, il est envisagé de compléter le barème des infractions susceptibles de perdre des points et d'intégrer lesdites infractions dans le système du permis à points. Dans ce contexte, il est prévu de sanctionner l'inobservation des prescriptions relatives à un chargement des véhicules routiers d'une perte de 2 points sur le permis de conduire des conducteurs fautifs.

En ce qui concerne le système du permis à points en général, à l'heure actuelle, l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la modifiée du 14 février 1955 précitée ne fait pas de différence si l'infraction a été commise au bord d'un véhicule nécessitant un permis de conduire ou non. Il en va de même pour l'article 13, paragraphe 13 de la même loi sur le retrait immédiat du permis de conduire qui ne différencie pas si l'infraction justifiant le retrait immédiat a été commise moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est exigé ou non.

En d'autres termes, les dispositions précitées sont, d'après la législation actuelle, applicables aux véhicules exemptés de permis, tels que les cycles ou encore les trottinettes électriques.

Cependant, il va de soi que pour les véhicules assimilés aux cycles, les dispositions relatives au retrait immédiat, ainsi qu'à la perte des points ne s'appliquent pas, alors que pour la conduite desdits véhicules, les conducteurs n'ont pas besoin d'un permis de conduire.

Afin d'éviter toute inégalité entre les conducteurs de véhicules dont la conduite ne nécessite pas la détention d'un permis de conduire, mais qui sont titulaires d'un permis de conduire, il est proposé de modifier l'article 2*bis*, paragraphe 2 et l'article 13, paragraphe 13 de la loi précitée en ce sens que lesdites dispositions ne peuvent s'appliquer que si l'infraction a été commise moyennent un véhicule lequel exige la détention d'un permis de conduire.

En outre, le présent projet de loi vise une modification concernant le retrait immédiat du permis de conduire qui a été introduit dans la légalisation routière du Luxembourg par la loi du 18 septembre 2007.

Jusqu'à présent, le retrait immédiat n'est prévu que pour les infractions relatives à la vitesse et à l'alcool. Alors que la conduite sous l'influence de drogues ou de substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope est, ces dernières années, une cause d'accident de plus en plus fréquente, il est proposé de retirer également de manière immédiate le permis de conduire à un conducteur qui roule sous l'influence de drogues ou de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

De plus, il est proposé de transférer la base légale des Commissions en termes de permis de conduire de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité dans la présente loi. Ces Commissions, qui existent déjà depuis de maintes décennies, sont chargées d'instruire les dossiers et de dresser un avis au ministre sur des sujets d'ordre médical (Commission médicale) et de manière plus générale tel qu'un échange ou une transcription d'un permis de conduire (Commission spéciale). À noter qu'il s'agit d'un transfert pur et simple de la base légale. Le fonctionnement, les attributions ainsi que la composition desdites Commissions restent inchangés.

De surplus, chaque année de nombreuses demandes en transcription d'un permis de conduire émanant d'un pays tiers à l'Espace Économique Européen en permis de conduire luxembourgeois sont introduites. Après avoir contrôlé l'authenticité des permis de conduire étrangers, il s'avère souvent que lesdits permis de conduire sont des falsifications. Afin de prendre en compte cette évolution, il est proposé d'intégrer aux bases légales énumérées à l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée la possibilité au ministre de procéder au retrait d'un permis de conduire la notion de « faux documents » au point 6) dudit article 2.

Le plan d'action « Sécurité routière (2019-2023) » prévoit dans ses mesures 6 et 7 d'optimiser le dépistage de la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments.

Dans ce contexte, il est proposé de modifier la procédure actuelle en cas d'aveu dans l'optique d'une simplification procédurale.

En ce qui concerne la conduite sous l'influence de médicaments, la procédure actuelle prévoit uniquement un examen médical par un médecin. Afin de simplifier également cette procédure, à l'instar des procédures en place pour l'alcool et la drogue, il est proposé de procéder d'abord à une prise de sang et une prise d'urine. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, que la personne concernée est astreinte à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Il est en outre profité de corriger des erreurs de secrétariat intervenues lors des dernières modifications des dispositions concernant les taux d'alcool en 2015.

La mesure 27 du plan d'action précité prévoit d'aggraver les sanctions pour la conduite sans permis de conduire valable. En effet, phénomène également présent dans d'autres pays de l'Union, la conduite sans permis de conduire doit être constatée de plus en plus souvent, surtout par des personnes ayant perdu leur droit de conduire suite à des infractions graves au Code de la Route. Ainsi, en France, l'on estime le nombre de chauffeurs conduisant sans permis de conduire valable à quelques 700.000 personnes en 2019.

Partant, le présent projet de loi propose, à l'instar de la procédure en cas de récidive pour conduite en état d'ivresse, de procéder à la confiscation du véhicule en cas de récidive pour la conduite sans permis de conduire valable. La confiscation est encourue en cas de récidive même si la première infraction est encourue en tant que conducteur et la seconde en tant que propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien du véhicule ou vice-versa.

Tant l'article 12, paragraphe 5, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sur la conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues, que l'article 13, point 12 sur la conduite sans permis de conduire valable sanctionne la tolérance desdites conduites. Or, l'article 12, paragraphe 5, fait référence, lors de la tolérance, au propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien d'un véhicule, tandis que l'article 13, point 12, ne se réfère qu'au propriétaire ou au détenteur. Afin d'aligner les deux articles, il est proposé d'ajouter les termes « gardien » et « titulaire du certificat d'immatriculation » à l'article 13, point 12. de telle sorte que non seulement le propriétaire ou le détenteur, mais également le gardien ou le titulaire du certificat d'immatriculation sont punissables s'ils tolèrent la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

Le plan d'action prévoit également de revoir le système des sanctions en matière de circulation routière dans le but de désengorger les tribunaux, en « détribunalisant » certaines infractions routières.

Dans cet ordre d'idées de désengorgement des tribunaux et des services de la police, il est proposé d'augmenter les limites prévues pour les amendes. Cette augmentation est notamment prévue en vue d'une éventuelle refonte des amendes dans le domaine des transports de marchandises professionnel où les taux actuellement applicables ne sont guère dissuasifs. À noter dans ce contexte qu'il ne s'agit pas d'une augmentation générale des taux actuellement en vigueur, mais uniquement d'une adaptation de la fourchette possible.

De plus, deux nouvelles contraventions graves sont ajoutées à la liste existante desdites contraventions prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, à savoir le non-respect des règles relatives au chargement (cette disposition va de pair avec l'introduction de points dans ce domaine) ainsi que la mise en circulation d'un véhicule dont la taxe sur les véhicules automoteurs n'a pas été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance. En requalifiant cette dernière infraction d'un délit en une contravention grave, la charge administrative de la police peut également être diminuée puisque la rédaction d'un procès-verbal deviendra obsolète. Partant, cette mesure contribuera également au désengorgement des tribunaux.

Le projet de loi propose également de modifier 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 afin de corriger une erreur de secrétariat intervenue lors de la dernière modification de cette loi en 2020. En effet, les termes « pour cent » avaient été oubliés derrière le nombre « 30 » dans le paragraphe 4 de l'article 2.

En outre, il est profité de redresser un oubli intervenu lors de la transposition de la directive 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. En effet, la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes a été abrogée par la directive 2015/645.

Lors de la transposition de ladite directive, il a été omis de mettre à jour la référence actuelle, à savoir la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie. Par le présent projet, il est donc profité de mettre à jour la référence et de remplacer l'ancienne par la nouvelle.

De plus, dans le cadre des travaux de la mise en application des dispositions du règlement européen GDPR, certaines modifications avaient été effectuées dans les textes nationaux concernés, dont également la loi relative aux radars automatiques. S'agissant d'un règlement européen directement applicable, il avait été jugé suffisant à l'époque que la législation nationale en matière de protection des données soit conforme à ce règlement. À la lumière de cette approche, la loi sur les radars avait été modifiée en conséquence. Toutefois, au fils du temps, et notamment en conséquence aux discussions autour des banques de données de la Police grand-ducale, la vue sur les choses a changé et l'existence d'une base légale distincte pour chaque banque de données est dorénavant jugée nécessaire. En conséquence, bien que l'article visé traite la protection des données dans le cadre du système CSA, la référence au règlement grand-ducal relatif à la protection des données est réintroduite dans la loi pour ne pas laisser de doute.

Finalement, le 22 février 2021, la Cour d'appel a rendu un arrêt à propos d'une personne qui avait volontairement placé son véhicule devant un radar mobile de façon à entraver son bon fonctionnement. Il résulte de l'arrêt que ce comportement n'est sanctionné ni au titre de l'article 8*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, ni sur base d'aucune autre disposition légale. Le présent projet propose de combler ce vide juridique.

*

B) COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1er

Cet article modifie l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

En effet, si le Service Documents Expertise de la Police grand-ducale certifie que le permis de conduire tiers de l'Espace Économique Européen remis lors d'une demande en transcription d'un permis de conduire est falsifié, le ministre procède d'office au retrait administratif du permis de conduire luxembourgeois émis sur base de ce faux permis. La base légale actuelle sur laquelle le ministre se réfère afin de retirer administrativement le permis de conduire de la personne concernée est l'usage de moyens frauduleux prévu au point 6) de l'alinéa 1er du paragraphe 1er de l'article 2.

Or, la plupart des personnes concernées prétextent qu'elles étaient dans l'ignorance que leur permis de conduire étranger était falsifié et qu'elles n'avaient pas l'intention d'user de moyens frauduleux.

Lesdites personnes sont, dès lors, d'avis que la base légale utilisée par le ministre dans son arrêté ministériel afin de justifier le retrait administratif ne soit pas correcte, alors que leur intention frauduleuse ne serait pas prouvée. Afin de lever tout doute à ce sujet, il est donc proposé d'intégrer dans la base légale énumérée audit point 6) les mots « soumis de faux documents » afin d'utiliser la base légale de la soumission de faux documents si un administré a remis un permis de conduire falsifié. À noter dans ce contexte que la directive européenne relative au permis de conduire (2006/126) est sans équivoque dans un cas pareil. La transcription ou l'échange d'un permis de conduire ne peut se faire que contre remise d'un permis de conduire original valable.

En outre, les mesures administratives de retrait, de refus, de restriction ou de suspension du droit de conduire à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire, sous les conditions prévues aux points 1), 2), 3), 5) et 6) de l'alinéa 1er du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, exigent au préalable une enquête administrative effectuée par la Police grand-ducale et un avis motivé de la Commission spéciale des permis de conduire.

Afin d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, ces dernières sont convoquées devant une Commission médicale présidée par un médecin. Cette Commission médicale est également chargée d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, lorsque la vérification des conditions d'obtention de ladite carte le requiert suivant l'article 2 de la loi du XXX portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Les décisions administratives du ministre relatives au titulaire de permis de conduire sont toujours prises sur base d'un avis circonstancié d'une de ces deux Commissions.

La base légale desdites Commissions, qui existent déjà depuis plusieurs décennies, se trouve actuellement uniquement à l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. Étant donné qu'il est de pratique courante d'inscrire les bases légales des Commissions dans une loi, il est profité du présent projet de transférer la base légale des Commissions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité vers la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. À noter qu'il n'y a aucune modification quant au fond.

Ad article 2

Le présent article modifie le paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points.

a) *Non-applicabilité du système du permis à points aux conducteurs des véhicules exemptés de permis*

À l'heure actuelle, l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sur la réduction des points ne fait pas de différence si le contrevenant a conduit un véhicule nécessitant un permis de conduire ou non.

En fonction de l'interprétation, cela risque de créer une situation d'inégalité entre les conducteurs de tels véhicules (tel que le cycle ou les autres moyens de déplacement qui y sont assimilés comme la trottinette électrique) titulaires d'un permis de conduire automobile (qui peuvent donc faire l'objet d'une perte de points) et ceux qui ne disposent pas de ce permis (et ne peuvent donc pas être sanctionnés de la même façon).

En pratique coutumière, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics ne procède qu'au retrait des points si l'infraction constatée a été commise par une personne conduisant un véhicule qui nécessite la détention d'un permis de conduire.

Contrairement aux véhicules automoteurs pour lesquels un permis de conduire est obligatoire, les cyclistes jugés coupables d'une des infractions prévues à l'article 2*bis*, paragraphe 2, ne perdent jamais de points, même s'ils sont titulaires au moment de l'infraction d'un permis de conduire.

Il va de soi que pour les cyclistes sans permis de conduire, les dispositions relatives à la perte des points ne s'appliquent pas, alors qu'ils ne sont pas détenteurs d'un permis.

Dans l'optique d'éviter une inégalité devant la loi entre les cyclistes titulaires d'un permis de conduire et ceux qui n'en disposent pas, il est proposé de modifier la phrase qui précède le tableau des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points du paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens que la perte des

points ne trouve application que si l'infraction a été commise moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis. À noter que cette distinction est également faite dans le système de permis à points français qui a servi de modèle lors de l'institution du système national.

b) *La distraction au volant*

Les statistiques sur les accidents routiers démontrent clairement que la distraction au volant joue un rôle de plus en plus important dans l'accidentologie.

Selon la Police grand-ducale, la croissance exponentielle et généralisée de l'utilisation des téléphones mobiles au volant engendre une distraction du conducteur entraînant une augmentation incontestable du risque d'accident.

La conduite d'un véhicule nécessite une vigilance presque totale en permanence, alors qu'elle englobe notamment :

– les actions de pilotage de base ;
– l'attention à ce qui se passe à l'extérieur pour pouvoir réagir à tous les obstacles et aux autres véhicules ;
– la surveillance du compteur de vitesse ;
– la mémoire du trajet et la décision des directions à prendre.

Une étude récente de l'Association des assureurs français « ATTITUDE PREVENTION »[1] a révélé que :

– l'utilisation du téléphone portable au volant multiplie le risque d'accident par 3 ;
– 1 accident sur 10 est associé à l'usage du téléphone au volant ;
– sur l'autoroute, 16% des accidents mortels lui sont imputables ;
– le risque est maximal au moment où le conducteur décroche son téléphone, souvent dans l'urgence. L'attention n'est alors plus portée sur la conduite en ce moment ;
– le portable, même avec une oreillette ou en kit mains libres, modifie le comportement et la capacité à réagir. Lors de la conversation, le conducteur se focalise sur le devant de la route, regarde moins dans ses rétroviseurs et sur les côtés, fait moins attention à la signalisation et aux autres usagers, et ce, qu'il ait ou non l'habitude d'utiliser un portable, et, quel que soit son âge. Le véhicule tend à ralentir légèrement et à zigzaguer, ce qui a pour conséquence, qu'il franchit la ligne médiane plus souvent. L'envoi de SMS, la consultation de mails, d'applications ou de l'internet sur le smartphone, l'écoute de musique (surtout pour les deux-roues), ces nouveaux usages sollicitent davantage l'attention du conducteur et sont, dès lors, très dangereux.

En analysant les statistiques relatives à la déduction des points suite à l'utilisation d'un téléphone portable au volant, on peut constater que ceci pose un réel problème pour la sécurité routière.

Les chiffres démontrent que ces dernières années, environ 10% du total des points déduits sont dus à l'utilisation d'un téléphone portable ou d'une tablette au volant :

Année	*Téléphone au volant*
2016	4.958 (7,51%)
2017	6.114 (10,17%)
2018	5.624 (9,15%)
2019	5.218 (8,02%)
2020	5.716 (8,68%)

Sur base de ces constats et pour contrer cette tendance néfaste, le Gouvernement a décidé dans sa mesure 13 du plan d'action précité de combattre la distraction au volant en renforçant les sanctions y relatives.

Il est profité de cette modification afin de mettre à jour les infractions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé, dès que le véhicule conduit

1 https://www.assurance-prevention.fr/risque-telephone-au-volant.html

est en mouvement, alors que notre législation actuelle quant à ces infractions n'est plus à la hauteur de l'évolution technologique.

D'abord, suite à l'évolution technique automobile, la plupart des véhicules sur le marché sont actuellement équipés d'un équipement téléphonique ainsi que d'un système de navigation intégrés dans le tableau de bord. Il en va de même pour les casques de protection portés par les conducteurs. En outre, jusqu'à ce jour, le conducteur est autorisé d'utiliser son équipement téléphonique pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement. Lors des contrôles de police, lorsque les policiers ont constaté une infraction relative à l'utilisation d'un téléphone portable au volant, les conducteurs ont souvent trouvé une excuse ou ont tenté de trouver la faille en affirmant d'avoir utilisé leur portable que pour l'allumer ou pour l'éteindre. De surplus, la législation belge et française sont beaucoup plus strictes quant auxdites infractions. Dans ces pays, l'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. Afin d'éviter des discussions inutiles des conducteurs arrêtés par la police et afin de s'aligner aux législations de nos pays limitrophes, il est proposé de simplifier les infractions y relatives et d'interdire tout simplement l'usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement. Il en va de même pour les conducteurs de tramway.

Dans ce contexte, il est proposé d'augmenter la taxe perçue de 145 à 250 euros et d'augmenter la perte de points à quatre au lieu de deux actuellement pour les deux infractions suivantes :

– le fait pour le conducteur de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé en le tenant en main, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement ;
– le fait pour le conducteur pour lequel un casque homologué est obligatoire d'utiliser un équipement servant à la communication qui, soit n'est pas intégré, soit n'est pas fixé correctement, selon les prescriptions du fabricant, au casque de protection.

L'expression « faire usage » est une notion volontairement vaste pour ne pas se limiter à la réception et l'envoi d'appels vocaux. Rédiger un SMS, lire les actualités, utiliser un GPS, jouer en ligne, consulter les horaires, prendre un *selfie*, filmer un accident de l'autre côté de la berge, valider une circulation dense sur Waze, écouter un message vocal WhatsApp… sont prohibés. Le simple fait de tenir en main soit un téléphone portable, soit une tablette, soit tout autre appareil doté d'un écran allumé, dès que le véhicule ou le tramway est en mouvement, constitue, dès lors, une infraction.

Enfin, le « tenir en main » exclu les autres manières. Quid alors du téléphone coincé entre l'épaule et l'oreille ? Du fait de le poser sur les cuisses en conduisant ? Ou même du fait de le ceinturer derrière un voile ? Le verbalisant peut considérer que ce comportement empêche le conducteur d'effectuer toutes les manœuvres nécessaires qui lui incombent et d'avoir constamment le contrôle du véhicule qu'il conduit en relation avec l'article 72, point 2., de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

c) *Le chargement non sécurisé*

Les véhicules transportant des marchandises mal arrimées constituent un risque non négligeable pour la sécurité des usagers de la route. En effet, des marchandises mal arrimées augmentent considérablement le risque d'instabilité et de basculement des véhicules et même de perte du chargement durant les trajets.

Arrimer en sécurité consiste à mettre en œuvre des systèmes de chargement sûrs, qui nécessitent des véhicules adaptés, des moyens de confinement adéquats, une configuration de chargement conforme et un arrimage des charges approprié.

Afin de lutter contre ce risque d'accident, la mesure 12 du plan d'action précité prévoit le renforcement de la sécurisation des chargements des véhicules routiers. Il est, dès lors, proposé d'aggraver les sanctions pour les infractions en relation avec un chargement non sécurisé.

L'unique sanction prévue pour les infractions relatives à un chargement non sécurisé était un avertissement taxé d'un montant variant entre 74 et 500 euros. Il en résulte que lesdites infractions n'étaient, jusqu'à ce jour, pas prévues dans le système du permis à points.

À cet égard, il est proposé d'intégrer lesdites infractions dans le système du permis à points et de sanctionner l'inobservation des prescriptions relatives à un chargement des véhicules routiers d'une perte de 2 points sur le permis de conduire des conducteurs fautifs.

Cette réduction proposée de 2 points se justifie en outre dû aux nombres importants d'infractions constatées en ce qui concerne le chargement des véhicules, et dans l'objectif de prendre en compte la réforme concernant la matière du transport exceptionnel.

Ainsi, 3.378 avertissements taxés ont dû être décernés pour un chargement non sécurisé au courant des dix dernières années.

Afin de tenir compte des différentes infractions possibles dans ce domaine, le barème actuel est complété par douze nouvelles infractions traitant le transport de marchandises non conforme et qui feront l'objet d'un retrait de 2 points :

– le chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber ;
– le chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur ;
– une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux ;
– un arrimage non règlementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier ;
– le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres ;
– l'utilisation d'un support de charge non règlementaire ;
– le dépassement de la longueur maximale autorisée d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus;
– le défaut de signalisation ou signalisation non règlementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre ;
– le défaut d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires ;
– le défaut d'une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima règlementaires à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier ;
– l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires ;
– l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement règlementaires.

Par ailleurs, la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers est pris en compte dans un nouveau point 30 de ce tableau. Il s'agit de sanctionner ce fait par un retrait de 2 points. En effet, sachant que ce fait n'est pas sanctionné jusqu'à présent par le retrait de 2 points, certains transporteurs circulent systématiquement avec des véhicules surchargés jusqu'à 10 %, sans subir une sanction suffisamment dissuasive.

Dans le même sens, le nouveau point 8), deuxième tiret du barème prévoit également un retrait de 4 points en cas de dépassement de la masse autorisée par l'autorisation spéciale permettant de dépasser les masses et dimensions règlementaires, compte tenu du fait que ces autorisations permettent d'ores et déjà des dépassements conséquents par rapport aux limites règlementaires.

Ad article 3

Cet article modifie l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au point 1, l'article 3, point 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié afin que le ministre ait la faculté de délivrer une immatriculation au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg. Cette possibilité, qui existe déjà pour un propriétaire ou un détenteur, est élargie au le futur titulaire du certificat d'immatriculation, qui n'a pas sa résidence normale au grand-duché, de pouvoir bénéficier d'une immatriculation au Luxembourg. L'objectif de cette modification est en principe de pouvoir accorder les immatriculations aux conducteurs d'un véhicule utilisé en leasing.

Au point 2, le nouveau libellé de l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée la faculté du ministre est étendue à deux nouveaux domaines, concernant d'une part la possibilité d'accorder l'immatriculation aux véhicules historiques ou aux véhicules précédemment immatriculés au Luxembourg, dont le dossier d'immatriculation présente une lacune, d'autre part la capacité de délivrer des autorisations en vue de l'équipement de certains véhicules avec des feux de travail ou des feux de marche-arrière supplémentaires.

Ad article 4

Cet article modifie l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au point 1, le paragraphe 1er est rectifié de sorte à aligner le texte de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec les dispositions européennes en vigueur et leur terminologie des différentes procédures de réception des véhicules routiers. En effet, la législation européenne est à présent composée de règlements cadres pour la procédure de réception des véhicules, telle que définie dans le nouveau libellé de ce paragraphe, alors qu'anciennement les normes européennes régissant la matière de réception automobile se composaient de directives. Les différents règlements cadres européens applicables sont référencés à l'article 1er du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers.

Il est prévu que la procédure de réception européenne par type ou individuelle devienne la procédure de réception des véhicules routiers de droit commun. Pour un véhicule auquel ce principe ne s'applique pas, une procédure de réception nationale individuelle est prévue, ainsi qu'une procédure de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries. Au terme d'une procédure de réception nationale un certificat de conformité national est délivré.

Un renvoi au règlement grand-ducal relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers est établi pour définir le déroulement des différentes réceptions nationales. Ainsi, la hiérarchie entre les procédures prévues sur le plan européen, par type ou individuelle, et les procédures nationales, soit individuelle, soit par type pour véhicule produits en petites séries, est clarifiée.

Au point 2, lettre a), il est prévu au paragraphe 2 alinéa 2 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée que l'opération de transcription d'un véhicule s'applique lorsque d'un changement de propriétaire ou de détenteur du véhicule a lieu, pour un véhicule déjà immatriculé et en circulation au Luxembourg. Pour la prise en compte du changement de propriété, il faut donc remettre à la SNCA tous les documents requis pour prouver les droits de propriété sur le véhicule. Cependant, il n'y a pas besoin d'envoyer à la SNCA le reste de la documentation nécessaire à l'immatriculation du véhicule.

En revanche, le changement du titulaire du certificat d'immatriculation implique le renvoi de la totalité de ces documents, de la même manière que lors d'une première immatriculation. En effet, le changement de titulaire entraîne le changement de plaques d'immatriculation du véhicule. Aussi, pour le changement de titulaire, il n'y a nullement besoin de prouver les droits de propriété sur le véhicule concerné par le changement de titulaire, par analogie avec une immatriculation, ainsi que le précisent les définitions à l'article 2. Point 4.3 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 tel que modifié et les articles 11 et 12 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à l'immatriculation et l'homologation des véhicules routiers.

Au point 2, lettre b), l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé de sorte à permettre au futur titulaire du certificat d'immatriculation, sous le couvert de plaques rouges ou de plaques d'immatriculation affichant le numéro attribué à cette personne, de mettre en circulation le véhicule couvert par une assurance de responsabilité civile automobile obligatoire dans le cadre des trajets énumérés par cet alinéa. Un trajet supplémentaire est accordé au conducteur du véhicule non immatriculé entre les locaux de l'Administration des douanes et des accises et les lieux d'entrepôt ou d'achat du véhicule. Par ailleurs, le régime du titulaire de plaques rouges est précisé par les modifications au point 2 de l'alinéa 5.

Au point 3, le paragraphe 3 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complété in fine par la mention de la procédure réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries, aux côtés de la procédure de réception nationale individuelle, comme procédure de réception résiduelle si la réception européenne par type ou individuelle n'a pas été délivrée pour un véhicule routier. Le paragraphe 3 est donc modifié de manière à être cohérent avec le principe mis en place par le paragraphe 1er nouveau du même article.

Au point 4, lettre a), la mention du titulaire du certificat d'immatriculation est insérée au paragraphe 4 alinéa 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec la mention du propriétaire et

détenteur du véhicule. Aussi, Le titulaire du certificat d'immatriculation se trouve soumis à l'obligation de présente le véhicule routier au contrôle de conformité obligatoire auprès de la SNCA suite à une opération de modification ou de transformation du véhicule routier entraînant au moins une modification sur le procès-verbal de réception ou sur le certificat de conformité de ce véhicule.

Au point 4, lettre b), il est proposé d'abroger l'alinéa 2 du paragraphe 4, portant obligation de présenter le véhicule à un contrôle technique ultérieurement au contrôle de conformité susmentionné, car il s'agit d'une formalité administrative superfétatoire. En effet, l'organisme de contrôle technique n'effectue pas de vérifications autres que celles auparavant faites par la SNCA, quant à l'élément modifié. Cette suppression représente donc une économie de temps et de frais pour l'administré, permettant également aux organismes de contrôle technique de se concentrer sur les missions de contrôle pertinentes.

Au point 4, lettre c), un alinéa est ajouté à la fin du paragraphe 4, afin d'aménager le cas du titulaire qui a effectué une modification ou une transformation sur son véhicule et qui le présente au contrôle technique sans avoir pu régulariser la modification ou la transformation. Procéder au retrait du certificat étant une conséquence disproportionnée, ayant l'ampleur d'une sanction administrative, pour une situation qui se présente fréquemment. En effet, le simple changement de jante représente déjà une modification nécessitant une régularisation et la présentation d'une attestation dès le passage au contrôle technique. Très souvent, l'usager ignore cette règle et s'en trouve informé seulement au moment du contrôle technique. C'est pourquoi il est prévu un léger délai supplémentaire et un usage restreint du véhicule pour permettre à l'usager de régulariser la situation du véhicule, avant de sanctionner la personne. Cela évite de prononcer un retrait du certificat et de provoquer une situation où le titulaire du véhicule n'est plus en droit de circuler, sans aucune autre raison, dès le passage au contrôle technique.

Au point 5, lettre a), la mention du titulaire du certificat d'immatriculation remplace la mention du propriétaire et détenteur du véhicule routier au paragraphe 6 alinéa 2 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Aussi, le numéro d'immatriculation est attribué à la personne documentée sur le certificat d'immatriculation.

Au point 5, lettre b) la mention du titulaire du certificat d'immatriculation remplace la mention du propriétaire et détenteur du véhicule routier au paragraphe 6 alinéa 3 du l'article 4.

Au point 5, lettre c) la première phrase de l'alinéa 4 du paragraphe 6 est remplacée par un libellé qui prend en compte la digitalisation de l'immatriculation, d'une part, et les modalités de réservation d'un numéro personnalisé, d'autre part. En effet, la demande peut être faite par voie électronique sur le portail « Myguichet ». En outre, il faut dorénavant s'acquitter du paiement afin de réserver un numéro personnalisé, tandis que l'immatriculation fait l'objet d'une autre taxe. Or, la réservation est valide pendant une période d'une année. Si la personne au nom de laquelle le numéro est réservé n'a pas procédé à l'immatriculation d'un véhicule avec ce numéro, la réservation est perdue, tout comme le paiement de la taxe, ainsi que le précisent des dispositions réglementaires.

À la lettre d) du même point, la mention du titulaire du certificat d'immatriculation remplace la mention du propriétaire et détenteur du véhicule routier, à l'alinéa 6 du paragraphe 6. Comme le numéro d'immatriculation est lié à la personne documentée sur le certificat d'immatriculation, donc le titulaire du certificat d'immatriculation, le numéro change dès que le titulaire change. Dans le même sens, le changement de propriétaire ou de détenteur sur le certificat n'implique aucun changement quant au numéro d'immatriculation du véhicule. De plus, une rectification concernant le terme de mise hors circulation du véhicule est effectuée.

Au point 6, lettre a) les mentions du titulaire du certificat d'immatriculation et du preneur d'assurance sont insérées au paragraphe 7 alinéa 2 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée aux côtés des mentions du propriétaire et détenteur du véhicule routier, de sorte à englober le titulaire du certificat d'immatriculation dans ce traitement, étant la figure centrale de la procédure d'immatriculation, et obtenir une liste exhaustive des personnes concernées par ce traitement des données.

Au point 6, lettre b) huit nouveaux alinéas sont insérés au paragraphe 7 de l'article 4, pour prévoir, au moment de la procédure d'immatriculation, et dans le cadre de la conclusion du contrat d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire, la communication des données relatives au véhicule et au titulaire du certificat d'immatriculation par la compagnie d'assurance envers la SNCA. Ce traitement des données est effectué via un serveur mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'Etat et géré selon des standards de sécurité informatique renforcés. Selon le principe de

minimisation de traitement des données, la compagnie d'assurance ne conserve pas les données communiquées pour ce traitement spécifique, autres que les données contractuelles. Il convient de préciser que les seules nouvelles données auxquelles l'entreprise d'assurance peut éventuellement avoir accès lors de cette saisie sont les données techniques du véhicule, qui ne sont pas des données personnelles. En effet, lors de la conclusion du contrat classique, la compagnie d'assurance a déjà accès au VIN du véhicule et au numéro d'immatriculation attribué, qui sont les seules données constituant des données personnelles, une fois l'immatriculation réalisée.

Ce processus de traitement se présente ainsi car dans toute procédure d'immatriculation classique, le véhicule à faire immatriculer est présenté à l'assureur en premier lieu. Les données techniques du véhicule sont accessibles par l'intermédiaire du certificat de conformité du véhicule et sont utiles pour l'assureur pour établir les conditions particulières du contrat d'assurance. Or, dans le traitement des données proposé, l'assureur communiquera également ces données auprès de la SNCA afin de créer une demande d'immatriculation. Si le véhicule est déjà identifié auprès de la SNCA, l'assureur peut directement indiquer l'identité de la personne pour le compte de laquelle l'immatriculation de ce véhicule est requise. Si le véhicule n'existe pas, l'assureur saisit les données techniques du véhicule afin qu'une « carte d'identité » du véhicule puisse être créée et qu'une immatriculation puisse être effectuée. Cette saisie des données techniques du véhicule n'est donc effectuée uniquement dans le scénario d'une première immatriculation de ce véhicule à Luxembourg.

Ce traitement des données représente un grand gain de temps pour tous les acteurs concernés, c'est-à-dire aussi bien la SNCA, que le titulaire du certificat d'immatriculation (dans le cas de droit commun) que l'assureur. D'autre part, et surtout cette saisie permet de contrôler l'état de couverture d'assurance du véhicule de manière beaucoup plus fiable et efficace que par le système classique, permettant d'écarter les risques de fraude, d'erreur, et surtout de décalage lors d'un changement ou de fin de contrat. En effet, la seule information accessible, une fois la procédure d'immatriculation du véhicule routier, est l'existence ou la non existence d'une couverture de ce véhicule par un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire.

Dans le même objectif de digitaliser la procédure d'immatriculation, la SNCA peut recevoir l'information permettant de savoir si un futur titulaire s'est dûment acquitté de la taxe sur la valeur ajoutée en vue de l'émission de la vignette 705 (ou vignette fiscale). Cet échange de données entre administrations est limité sur plusieurs aspects. Premièrement, la preuve informatique du paiement de la vignette 705 n'est pas projeté comme une obligation, mais comme une possibilité laissée au demandeur. L'usager a donc toujours la possibilité d'envoyer de sa propre initiative la preuve de paiement de la taxe sur la valeur ajoutée, sur Myguichet ou par voie postale, s'il ne souhaite pas déléguer la communication de cette information à l'administration. Deuxièmement, il s'agit pour la SNCA de savoir si un véhicule est dédouané ou non, aux fins de savoir si les conditions préalables à l'immatriculation du véhicule sont bien remplies. Troisièmement, cette communication de la part de l'Administration des douanes et des accises sera plus limitée en termes de volume. En effet, dans une procédure d'immatriculation, les particuliers présentent le véhicule à faire immatriculer à une entreprise d'assurance en premier lieu. Ce sont généralement des professionnels, comme les garages, qui présentent le véhicule d'abord à l'ADA. Ce type d'acteur peut être particulièrement intéressé par la digitalisation de cette procédure et le gain de temps entraîné. Par ailleurs, au cours des échanges consacrés à la mise en place technique du projet, il a été relevé que certaines personnes contournent l'obligation de s'acquitter du paiement de la vignette 705 en profitant d'une lacune de communication entre les différents services administratifs. En effet, une personne peut à l'heure actuelle obtenir un remboursement de la TVA auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA (AED), en prétendant vendre son véhicule, alors que le véhicule est désimmatriculé avec moins de 6 000 kilomètres ou moins de 6 mois en circulation. Le véhicule est revendu à l'étranger sans qu'une immatriculation soit effectuée auprès de l'autorité compétente. La SNCA n'est donc pas informée de la vente, sachant que le véhicule est simplement désimmatriculé temporairement au Luxembourg. Néanmoins, la vente étant déclarée auprès de l'Administration des Douanes et des Accises, le propriétaire du véhicule vendu obtient un remboursement de la TVA. En effet, il est logiquement prévu, en l'absence de fraude, que le véhicule fasse l'objet d'une taxation sur la TVA lors de son immatriculation auprès de l'autorité compétente de l'autre Etat membre. Passé un délai de six mois, ou si le véhicule a circulé (de manière frauduleuse, dans ce scénario) sur une distance suffisante pour dépasser les six mille kilomètres, une demande d'immatriculation sera traitée par la SCNA comme l'immatriculation d'un véhicule déjà dédouané L'acquittement de la vignette ne sera pas requis alors que le véhicule a fait l'objet d'un remboursement de la TVA indû. Afin de contrer cette possibilité de fraude, qui concerne des sommes conséquentes, un

échange d'information entre les douanes et l'AED peut être envisagé, afin que l'information communiquée à la SCNA soit fiable. Par ailleurs, le texte prévoit la possibilité, lorsque l'Administration des douanes et des accises a un doute sur le véhicule auquel attribuer le dédouanement, d'obtenir plus de données techniques du véhicule. En effet, certains payeurs déclarent une catégorie différente de véhicule, par exemple, pour faire réduire à la TVA à payer. Une autre raison porte sur les déclarations erronées ou sur les problèmes d'identification du véhicule. En effet, le numéro de châssis ne suffit pas à identifier les modèles de véhicules anciens avec certitude, il est donc proposé de permettre à l'Administration des douanes et des accises d'accéder à des données techniques supplémentaires pour éviter de produire d'autres erreurs au cours de cette procédure et en garantir son efficacité. Ensemble avec la participation des entreprises d'assurances, la procédure d'immatriculation peut être entièrement digitalisée, à l'exception en cas d'import d'un véhicule. En effet, il faudra toujours réceptionner le document physique de l'ancien certificat d'immatriculation en provenance du pays du véhicule importé.

Au point 7, le paragraphe 8 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé pour encadrer les conditions de l'expiration ou de la déchéance du certificat d'immatriculation. Dans un objectif de clarté, l'ancienne énumération est remplacée par une liste qui existait déjà à l'ancien article 14 du règlement modifié du 26 janvier 2016 relatif à l'immatriculation et à l'homologation des véhicules routiers. Par ailleurs, la fin de validité d'un certificat d'immatriculation met fin au droit de circuler au Grand-Duché. Il est donc plus approprié d'encadre cette situation par une disposition législative, à la suite des règles encadrant la procédure d'immatriculation, que par une disposition règlementaire. Le point f) de cette liste est reformulé dans un objectif de cohérence, étant entendu qu'un usager ne devrait se voir retirer son certificat que dans le cas où son véhicule a été transformé ou modifié en irrespect des dispositions du paragraphe établissant les conditions de modification ou de transformation d'un véhicule.

Une cause de perte de validité supplémentaire est prévue pour le titulaire d'un certificat de résidence qui n'est plus résident luxembourgeois, dans le cadre de la non présentation du véhicule routier au contrôle technique suite à une convocation ministérielle conformément à l'article 4*bis* paragraphe 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. En effet, ladite convocation ne peut pas être valablement envoyée à cette personne, qui n'a plus d'adresse à Luxembourg. C'est aussi le moment où le service administratif se rend compte que le titulaire du certificat d'immatriculation n'est plus résident et en conséquence ne remplit plus les conditions pour avoir son véhicule immatriculé au Grand-Duché, dans le cas où cette personne n'a pas signalé son changement d'adresse.

Au point 8, le paragraphe 10 de l'article 4 est remplacé de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par un texte qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation aux côtés des mentions du propriétaire et détenteur du véhicule routier.

Ad article 5

Cet article modifie l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au point 1, lettre a), le nouveau libellé du paragraphe 1er, alinéa 4 de l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée réorganise la formulation des délais du contrôle technique périodique de manière plus précise. L'objectif poursuivi est d'écarter le risque que tout usager tente de contourner l'obligation de présenter son véhicule au contrôle technique périodique, plus particulièrement le premier contrôle périodique prévu à compter de la mise en circulation du véhicule au Luxembourg. Les délais et périodes de droit commun pour effectue le contrôle technique périodique le long de la vie du véhicule, dès sa mise en circulation au Grand-duché sont énumérées pour les différents types de véhicules. Le nouveau point 4 encadre les délais de passage au contrôle technique périodique par défaut.

À la lettre b) du même point, un nouvel alinéa 5 est inséré au paragraphe 1er de l'article 4 pour définir le contrôle technique volontaire réalisé avant le premier contrôle technique obligatoire. L'objectif de cette définition est de prévenir toute tentative de contourner le délai de la première présentation au contrôle technique.

À la lettre c) du même point, le nouvel alinéa 6 du même paragraphe est remplacé par un nouveau libellé ayant pour objet d'encadrer le régime du certificat de contrôle technique délivré à la suite d'un contrôle technique périodique volontaire, par opposition au contrôle technique de nature obligatoire, tel que défini aux alinéas précédents. Il est établi que la durée de validité du certificat de contrôle technique délivrée suite à un contrôle technique volontaire ne peut excéder celle du certificat délivré suite à un contrôle technique obligatoire. Cette limite permet d'anticiper les tentatives de contourner les délais de contrôle technique obligatoires.

À la lettre d) une modification est effectuée pour pouvoir étendre l'énumération de la liste du nouvel alinéa 7, qui porte dérogation à l'obligation de présenter le véhicule au contrôle technique dans les délais prévus par le même article, aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. Par ailleurs une condition redondante de définition des tracteurs et machines mobiles est abrogée au point 4 de cette liste.

Le point 2 modifie le paragraphe 4 de l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. La mention du titulaire du certificat d'immatriculation est insérée au lettres b) et c) du point 2 de de l'alinéa 3 de ce paragraphe. Ainsi, il est spécifié que le véhicule routier pour lequel des défectuosités ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre sa sécurité, l'environnement, ou la sécurité des usagers de la route peut être mis en circulation entre les lieux énumérés à cette liste et la résidence normale du titulaire du certificat d'immatriculation.

Au point 2, lettre b), l'alinéa 5 du paragraphe 4 est remplacé par un libellé qui encadre les durées de validité de certificat de contrôle technique délivré suite au passage à un contrôle technique complémentaire réalisé ultérieurement à un contrôle technique périodique ayant donné lieu à la constatation d'une défectuosité majeure ou critique.

À la lettre c), l'insertion d'un nouvel alinéa 6 au paragraphe 4 a pour objet de prévoir la possibilité, pour les véhicules référencés sous le paragraphe 1er, alinéa 4 point 2°, à savoir les autobus, les autocars, les camions, les tracteurs de remorque et les tracteurs de semi-remorques, ainsi que les remorques destinées au transport de choses d'une masse supérieure à 3500 kg. Si ces véhicules ont fait l'objet d'une constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure lors d'un contrôle technique périodique, il est possible d'obtenir un certificat de contrôle technique valable pour une année, sous la condition qu'aucune défectuosité ou non-conformité n'ait été constatée lors du contrôle technique complémentaire.

À la lettre d), la troisième phrase du dernier alinéa du même paragraphe est remplacée par un libellé qui englobe le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire et le détenteur du véhicule. Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation peut être envisagé comme le destinataire du certificat de contrôle dans cette disposition légale.

Au point 3, la première phrase du paragraphe 7 de l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation aux côtés du propriétaire et du détenteur du véhicule routier. Ainsi, il est spécifié que le titulaire du certificat d'immatriculation a droit aux recours prévus par ce paragraphe à l'encontre d'une décision d'un organisme de contrôle technique relative au véhicule routier contrôlé.

Ad article 6

Cet article remplace l'article 4*quater*, paragraphe 3, alinéa 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, dans un objectif de préciser le point de départ du délai à l'échéance duquel l'inspecteur de contrôle technique perd son agrément ministériel en l'absence de participation à la formation continue. Cette formation doit avoir lieu dans un délai d'un an après la publication de l'arrêté ministériel et non plus chaque année. En effet, il n'est pas nécessaire de recevoir une formation à ce rythme, car la méthode du contrôle technique ne reçoit pas de modification en vue d'intégrer le contrôle d'innovations technologiques chaque année. De plus, les nouveautés affectant la méthode du contrôle technique ne surviennent pas à une fréquence aussi soutenue. C'est pourquoi le texte est modifié de manière à sanctionner l'obligation de formation continue des inspecteurs techniques uniquement si le délai de participation à une formation n'a pas été suivi. En outre, avec le système ISO, les organismes de contrôle technique ont l'obligation de veiller à ce que leur personnel soit formé de façon continue pour maintenir un niveau de service de qualité.

Ad article 7

Le présent article vise à amender l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en y apportant quelques adaptations dans un souci de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière, en sus des spécifications liées à la figure du titulaire du certificat d'immatriculation aux lettre l et m de l'alinéa 2 de cet article.

Toutefois, il n'est pour l'instant pas prévu de procéder à une révision du catalogue des avertissements taxés, mais uniquement de créer la possibilité de revoir certaines infractions à la lumière des nouveaux tarifs. Il est indiscutable que surtout en ce qui concerne les infractions dans le domaine des transports

professionnels de marchandises, les taux actuellement applicables ne sont guère dissuasifs pour des grands multinationaux. De plus, il y a également lieu de revoir les avertissements taxés dans le domaine des transports de marchandises dangereuses (ADR). Il va sans dire que le non-respect des prescriptions de l'ADR peut être à la source d'accidents néfastes avec une multitude de victimes. À titre d'exemple, les avertissements taxés en France pour le non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage du chargement, l'absence d'extincteur ou encore la non-conformité des panneaux orange dans le cadre d'un transport ADR s'élèvent à 1.500 euros.

Partant, il est proposé d'augmenter le maximum de l'amende susceptible d'être prononcée des contraventions ordinaires de 250 euros actuellement à 1.000 euros et celui des contraventions graves de 500 euros actuellement à 2.000 euros. Comme le montant maximal des contraventions ordinaires de 1.000 euros dépasse le montant maximal prévu par le Code pénal pour les contraventions (art 26 CP), il y a lieu de préciser que toutes ces amendes ont le caractère d'une peine de police comme la loi le prévoit actuellement déjà pour les contraventions graves (avant dernier alinéa de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée).

Par ailleurs, et comme conséquence de la reprise des infractions aux règles de chargement dans le système du permis à points, la liste des infractions à la législation routière, qualifiées comme contraventions graves, est complétée par les deux infractions suivantes :

– Inobservation des prescriptions relatives au chargement des véhicules routiers telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2*bis*;
– Mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire ou le détenteur, d'un véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance.

Concernant l'infraction relative à la mise en circulation ou sa tolérance sur la voie publique d'un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, il y a lieu de préciser que cette infraction était, jusqu'à présent, prévue à l'article 10*bis* et portait la qualification d'un « délit mineur ».

Dans ce cas, procès-verbal doit être dressé et des auditions doivent être accomplies et traduites le cas échéant avant d'être envoyé au Procureur d'État territorialement compétent. L'expérience a montré que le suivi de ces affaires n'est pas évident et que les procédures s'avèrent compliquées et fastidieuses.

Or, en vue d'une simplification administrative, il est proposé de « dé-correctionnaliser » ce délit et de l'ériger en contravention grave.

L'avantage d'un tel système est évident en ce sens que la sanction soit immédiate à l'encontre du contrevenant et comporte un effet dissuasif important. De plus, il s'agit d'une simplification considérable ainsi qu'un renforcement de l'efficacité des procédures et un soulagement des juridictions avec une économie de temps et de ressources.

Suite à la reformulation des infractions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé prévues au barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points, il y a également lieu de modifier le point o) de l'alinéa 2 de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Ad article 8

Cet article modifie l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au point 1, la mention du titulaire du certificat d'immatriculation est insérée à l'alinéa 2 de l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec les mentions du propriétaire et détenteur du véhicule routier. Ainsi un véhicule routier sera considéré comme abandonné si les membres de la Police grand-ducale n'ont pas réussi à joindre le titulaire du certificat d'immatriculation, alternativement au propriétaire ou détenteur du véhicule routier, dans un délai supérieur à un mois pendant lequel le véhicule aura stationné au même endroit.

Au point 2, la mention du titulaire du certificat d'immatriculation est insérée à l'alinéa 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec les mentions du propriétaire et détenteur du véhicule routier. Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation se trouve visé dans les dispositions concernant l'immobilisation du véhicule abandonné ou délaissé.

Au point 3, la mention du titulaire du certificat d'immatriculation est insérée à l'alinéa 6 de l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec les mentions du conducteur, du propriétaire

et du détenteur du véhicule routier. Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation se trouve visé pour appréhender la situation du véhicule abandonné ou délaissé.

Ad article 9

Au vu des explications de l'article 7, qui propose d'ériger ce délit en une contravention grave, il y a donc lieu de supprimer l'actuel article 10*bis*.

Ad article 10

Cet article modifie l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au point 1, une simple mise à jour du formatage de la numérotation des paragraphes (1) à (3) de l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est effectuée.

Au point 2, la deuxième phrase du paragraphe 1er de l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par un texte qui inclut la mention du titulaire du certificat d'immatriculation avec les mentions du propriétaire ou détenteur du véhicule routier. Aussi le titulaire peut être puni des peines prévues à ce paragraphe.

Au point 3, le paragraphe 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par un paragraphe qui inclut la mention du titulaire du certificat d'immatriculation avec les mentions du propriétaire ou détenteur du véhicule routier. Aussi le titulaire peut se voir attribuer les frais relatifs à un contrôle routier de la masse en charge du véhicule routier. Par ailleurs, cette modification précise les conditions de contrôle de la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules routiers, en incluant la détection d'une surcharge via un système de pesage automatique. Cette modalité de « pré-contrôle » est instituée en vue de constituer le fondement législatif permettant de transposer l'article 10*quinquies* de la directive 95/53/CE du 25 juillet 1996 fixant pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, telle que modifiée. Un règlement grand-ducal complétant cette transposition est actuellement en préparation.

Au point 4, deux nouveaux paragraphes sont ajoutés à l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Le premier paragraphe aménage les cas de contrôle d'un véhicule circulant en vertu d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler exceptionnelle. En effet, de tels véhicules dépassent par définition les limites règlementaires, soit portant sur les masses, soit portant sur les dimensions maximales des véhicules routiers. Or, si ladite autorisation porte sur un dépassement de la masse, l'usager sera sanctionné sans bénéficier de la marge de tolérance de 10% de la masse.

En outre, une Commission dénommée « Commission des autorisations spéciales » active dans la matière du transport exceptionnel, plus particulièrement pour statuer sur la validité des autorisations de transports exceptionnel, des autorisations mise en circulation exceptionnelles, pour les véhicules dont les dimensions et masses dépassent les limites règlementaires, et des infractions relatives à cette matière qui consistent en l'irrespect des autorisations de transport exceptionnel délivrées.

Cette modification est effectuée conformément à l'avis numéro 60.590 du conseil d'Etat en date du 29 juin 2021, suivant le principe selon lequel la création d'une Commission se fait à travers la matière législative et non pas règlementaire. Le fonctionnement de la Commission des autorisations spéciales reste détaillé à l'article 5 du règlement grand-ducal relatif aux transports et circulation exceptionnels soumis à des autorisations spéciales sur les voies publiques.

Cette insertion intervient à l'article 11 de la loi de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, car cet article se réfère à un des domaines de compétence de la Commission, et non pas à l'article 1er de la même loi, car cet article renvoi dans l'ensemble à des matières encadrées l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955. Or, la Commission des autorisations spéciales fait l'objet d'un règlement grand-ducal bien spécifique, intervenant dans la matière des transports exceptionnels. C'est pourquoi le paragraphe final de cet article instaure cette Commission en établit le renvoi au règlement grand-ducal dont le projet est actuellement en fin de préparation.

Ad article 11

Cet article modifie l'article 12, paragraphes 4, 4*bis* et 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

La procédure de dépistage de drogues est actuellement prévue à l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, en son paragraphe 4, qui prévoit 4 étapes.

Lorsqu'il existe un indice grave faisant présumer qu'un conducteur d'un véhicule respectivement un piéton impliqué dans un accident a consommé des drogues, les membres de la Police grand-ducale procèdent d'abord à un test qui consiste en la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, des signes extérieurs confirmant la présomption d'influence de stupéfiants.

Si ledit test constate plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, la Police grand-ducale soumet le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. En dernier lieu, l'état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine.

Lors de la mise en vigueur de la loi concernant le dépistage de stupéfiants, le législateur voulait également mettre en place un certain parallélisme entre le dépistage du taux d'alcool et le dépistage de drogues, par comparaison entre l'étape du test de la salive avec l'étape de l'examen sommaire de l'haleine.

Sur le terrain, la Police grand-ducale est cependant régulièrement confrontée avec des chauffeurs qui ont consommé des substances (drogues ou médicaments ou bien les deux) qui entravent manifestement les capacités nécessaires pour conduire un véhicule. Or, chez certains chauffeurs, le test de la salive reste négatif. Certains chauffeurs avouent même avoir consommé des drogues et un deuxième test effectué volontairement reste négatif. Après plusieurs années d'expérience, la police et les autorités judiciaires ont constaté que le dépistage de drogues, via la salive avec des « tests de dépistage rapide », est beaucoup moins évident que le dépistage de l'alcool via l'examen sommaire de l'haleine. C'est surtout le THC, qui est faiblement distribué dans la salive et son taux dans la bouche qui baisse assez rapidement après la dernière consommation, pour atteindre un niveau bien trop faible pour être détecté avec un test salivaire. Des progrès relativement lents ont été observés dans le développement des tests rapides pour la détection des drogues dans la salive. La sensibilité des tests salivaires est donc améliorable et leur « fiabilité » n'est pas comparable avec les appareils tels qu'ils sont utilisés pour le dépistage de l'alcool.

Selon le Dr. Michel YEGLES, Docteur ès sciences-toxicologies, la salive est une matrice intéressante pour un dépistage de stupéfiants, car de nombreuses substances présentes dans le sang passent dans la salive. Les glandes salivaires produisent la salive et la libèrent dans la cavité buccale. Comme les glandes salivaires ne sont séparées des vaisseaux sanguins environnants que par une fine membrane, des substances actives telles que des drogues ou des médicaments peuvent y pénétrer. Par conséquent, le temps de détection dans le test salivaire est approximativement le même que dans le test sanguin. Par conséquent, les substances telles que la cocaïne, les opiacés, les amphétamines et la méthamphétamine sont particulièrement faciles à détecter, car elles passent bien du sang à la salive. Concernant la détection du cannabis dans la salive, il est à noter que le test salivaire ne décèle que le THC, substance active du cannabis, présent via les dépôts dans la cavité buccale consommé par voie orale. Seule une infime quantité de la substance active passe dans la salive via le sang faisant que le THC décelé dans la salive n'atteste pas la présence de THC circulant dans le sang. Ainsi un usage par l'intermédiaire de comprimés ou en gélules ne serait pas décelable dans la salive. Un autre point à soulever est que chez des consommateurs réguliers de cannabis le THC peut encore être présent plusieurs jours dans le sang après arrêt de la consommation, sans que ceci soit détectable dans la salive.

Suite aux constats de la Police grand-ducale et du Dr. Michel YEGLES quant à la fiabilité des tests salivaires et dans l'optique d'une simplification procédurale, il est proposé de revoir la procédure de dépistage de drogues au volant, particulièrement en cas d'aveu de la personne concernée.

Actuellement, en cas d'aveu de la personne concernée, les membres de la Police grand-ducale soumettent ladite personne directement à un examen de la sueur ou de la salive, sans devoir passer par l'étape préliminaire consistant en la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence de drogues.

Par la modification envisagée, il est donc proposé de simplifier la procédure de dépistage de drogues au volant en cas d'aveu de la personne concernée en faisant abstraction de la batterie de tests standardisés et des examens de la sueur ou de la salive.

Le présent article a donc pour objet de modifier la procédure de dépistage de drogues afin de pouvoir passer directement à une prise de sang et à une prise d'urine, sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive dans les 4 cas suivants :

- si la personne concernée reconnaît avoir consommé des drogues dans les douze heures précédant le test ;

- si la personne concernée est en train de consommer des drogues ;
- si la personne concernée est en possession de drogues ou de matériel de consommateur ;
- si la personne concernée présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

La dérogation prévue au point iii du point 2. du paragraphe 4 est donc supprimée et reformulée au nouveau point 3*bis*. de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Il est, par la suite, procédé à l'insertion d'un nouveau point 3*bis* au même article. Cette modification ne vise pas à abolir le test rapide sur base de la salive en général, mais à adapter la législation afin que le test de la salive/sueur ne constitue pas une condition procédurale nécessaire dans le cas d'un comportement manifeste résultant d'une consommation de substances qui entravent les capacités de conduire un véhicule en toute sécurité. En effet le simple recours à ces tests s'avère insuffisant pour poursuivre les consommateurs de substances illégales, alors que les tests de sang et d'urine sont des méthodes nettement plus efficaces à ces fins.

Au niveau de la conduite sous l'influence de médicaments, l'unique moyen de dépistage actuellement prévu au point 13. du paragraphe 4 de l'article 12 est un examen médical à réaliser par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Tel que c'est actuellement le cas pour l'alcool et la drogue, il est proposé de compléter la procédure de dépistage en ce sens de procéder d'abord à une prise de sang et une prise d'urine. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, que la personne concernée est astreinte à subir un examen médical.

Afin de corriger une erreur de secrétariat intervenue lors de la modification législative de la loi modifiée précitée entrée en vigueur le 22 mai 2015, il est proposé d'intégrer le mot « d'alcool » à deux reprises dans le point 2. du paragraphe 4*bis* et d'y remplacer le symbole « g » par le symbole « mg » derrière le nombre « 0,25 ».

Le point 3. du paragraphe 4*bis* de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée traite sur les signes manifestes de consommation d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1. du paragraphe 4, à savoir THC, Amphétamine, Méthamphétamine, MDMA, MDA, Morphine, Cocaïne et Benzoylecgonine. En d'autres termes, ledit point 3. traite sur les signes manifestes de consommation des drogues. En effet, s'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances susmentionnées mais si le conducteur présente des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs de ces substances, ce dernier est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Jusqu'à ce jour, les signes manifestes n'étaient prévus qu'en cas d'ivresse (paragraphe 4*bis*, point 1), en cas d'influence d'alcool (paragraphe 4*bis*, point 2) et en cas de drogues (paragraphe 4*bis*, point 3). Cependant, les signes manifestes ne sont, jusqu'à présent, pas prévus en cas de consommation d'une ou plusieurs des substances (médicamenteuses ou non) à caractère toxique, soporifique ou psychotrope dosée de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

Par la modification visée au point 3. du paragraphe 4*bis*, les signes manifestes ne se limitent donc plus uniquement aux drogues, mais ils sont élargis à la consommation de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités du conducteur de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

Afin de ne pas se limiter uniquement aux substances médicamenteuses, la terminologie plus vaste, à savoir celle de « toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique » est employée. Par la terminologie choisie, la consommation de toute substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope est visée et non seulement la consommation de médicaments.

Donc s'il n'est pas possible de déterminer dans l'organisme la présence de la substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, mais si le conducteur présente des signes manifestes de consommation d'une de ces substances, il est coupable d'un délit dont les peines sont mentionnées au paragraphe 1 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Finalement, il est procédé à l'insertion au paragraphe 5 de la mention du titulaire du certificat d'immatriculation avec les mentions du gardien, du propriétaire ou du détenteur du véhicule routier, qui devient passible de la sanction visée à cet article.

Ad article 12

Cet article modifie l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au paragraphe 12 il est inséré les mentions du « titulaire du certificat d'immatriculation » et du « gardien » avec les mentions du propriétaire ou du détenteur du véhicule routier, qui devient passible de la sanction visée au paragraphe précédent, en cas de tolérance de la mise en circulation du véhicule routier par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

La conduite sans permis de conduire valable est actuellement punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000.-€ (alinéa 2 du point 12 de l'article 13).

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien la mise en circulation d'un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable conformément à l'alinéa 3 du point 12 de l'article 13.

Comme le fait de conduire sans permis valable ou le fait de tolérer une telle conduite constitue un délit, une interdiction de conduire de 3 mois à 15 ans peut être prononcée à titre de peine accessoire. La confiscation du véhicule est actuellement facultative.

Comme le plan d'action prévoit d'aggraver les sanctions pour la conduite sans permis de conduire valable, il est proposé de prononcer une confiscation obligatoire du véhicule, si la personne a commis de nouveau l'un des délits spécifiés aux alinéas 2 et 3 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces délits est devenue irrévocable.

La confiscation est encourue en cas de récidive même si la première infraction est encourue en tant que conducteur et la seconde en tant que propriétaire (détenteur ou gardien) du véhicule ou vice-versa.

Par « confiscation » de la voiture, il faut entendre la décision du tribunal que l'État s'approprie de la voiture. Dans la plupart des cas, la voiture se trouve déjà sous la main de la justice parce qu'elle a fait l'objet d'une saisie par la police. Le juge peut cependant également prononcer une confiscation sans que le véhicule n'ait encore été saisi.

La loi n'autorise la confiscation que si le condamné est le propriétaire du véhicule ou, du moins, s'il en a la libre disposition, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi (cf. article 31 (2), 2° du Code pénal). Pour le cas où la confiscation ne pourrait être matériellement exécutée, le Tribunal fixe une amende subsidiaire que le condamné devra payer au lieu et place de la voiture.

La confiscation, respectivement une amende subsidiaire, est obligatoire, si les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

1) première infraction : Comme première infraction, il faut soit une conduite sans permis de conduire valable, soit la tolérance comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable ;
2) deuxième infraction : condamnation du chef des mêmes délits énumérés au point 1) ;
3) la seconde infraction doit avoir été commise avant l'expiration d'un délai de 3 ans « à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces délits sera devenue irrévocable ».

Le véhicule qui sera saisi est celui qui a servi à commettre la seconde infraction. Il n'est pas requis que le même véhicule ait été utilisé dans les deux cas.

Le point 12 de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est donc complété par un alinéa nouveau, à insérer après le troisième alinéa de ce même point, avec comme objectif de rendre la confiscation ou l'amende obligatoire en cas de récidive pour la conduite sans permis de conduire valable ou la tolérance comme propriétaire d'une telle conduite.

En outre, jusqu'à ce jour, la Police grand-ducale a le droit de procéder d'office au retrait immédiat du permis de conduire pour une durée de 8 jours en cas de constatation des infractions suivantes :

– la conduite en état d'ivresse (article 12, paragraphe 2, point 1) ;
– en cas de signes manifestes d'ivresse (article 12, paragraphe 4*bis*, point 1) ;
– le refus de se soumettre à un examen destiné à déceler la présence et à déterminer le taux d'alcool, de drogues ou de substances médicamenteuses (article 12, paragraphe 6, point 1);
– l'excès de vitesse de plus de 50% du maximum règlementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.

Le retrait immédiat n'est actuellement prévu qu'en cas de conduite en état d'ivresse (en cas de détermination du taux, en cas de signes manifestes et en cas de refus de se soumettre à un test) ainsi qu'en cas d'excès de vitesse. Cependant, le retrait immédiat n'est pas prévu en cas de conduite sous l'influence de drogues, ni en cas de conduite sous l'influence de substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, sauf si la personne concernée refuse de se soumettre à un examen destiné à déceler la présence et à déterminer le taux de drogues ou de médicaments.

Afin de traiter sur un pied d'égalité les personnes qui conduisent en état d'ivresse et celles qui conduisent sous l'influence de drogues, de médicaments ou de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique, il est suggéré de procéder également au retrait immédiat dans ces trois derniers cas.

Comme le taux desdites substances, que ce soit des drogues, des médicaments ou de toutes autres substances à caractère toxique soporifique ou psychotrope, ne peut pas être déterminé sur place par les policiers, il est proposé de prévoir le retrait immédiat dans ce cas uniquement si le conducteur présente des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs de ces substances.

Avec la modification visée, le retrait immédiat est, dès lors, possible dans les six cas suivants :

– conduite en état d'ivresse (paragraphe 2, point 1)
– en cas de signes manifestes d'ivresse (paragraphe 4*bis*, point 1)
– en cas de signes manifestes de drogues (paragraphe 4*bis*, point 3)
– en cas de signes manifestes de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités du conducteur de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique (paragraphe 4*bis*, point 3)
– le refus de se soumettre à un examen destiné à déceler la présence et à déterminer le taux d'alcool, de drogues ou de substances médicamenteuses (paragraphe 6, point 1);
– l'excès de vitesse de plus de 50% du maximum règlementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.

De surplus, à l'heure actuelle, l'article 13 paragraphe 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sur le retrait immédiat ne fait pas de différence si le contrevenant a conduit un véhicule nécessitant un permis de conduire ou non.

En fonction de l'interprétation, cela risque de créer une situation d'inégalité entre les conducteurs de véhicules ne nécessitant pas de permis de conduire tel que les cycles ou les trottinettes électriques titulaires d'un permis de conduire automobile (qui peuvent donc faire l'objet d'un retrait immédiat) et ceux qui ne disposent pas de ce permis (et ne peuvent donc pas être sanctionnés de la même façon).

Afin de parer cette inégalité, il est proposé de modifier l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, paragraphe 13 en ce sens que le retrait immédiat ne s'applique que si l'infraction a été commise moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est exigé.

Il en résulte que les conducteurs des véhicules assimilés aux cycles ne peuvent pas faire l'objet d'un retrait de leur permis de conduire, puisque l'infraction n'a pas été commise avec un véhicule nécessitant un permis de conduire.

Ad article 13

Cet article modifie l'article 14, alinéa 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 en vue mettre le renvoi au Code pénal à jour pour ce qui concerne la saisie du véhicule par les agents de la Police grand-ducale.

Ad article 14

Cet article modifie l'article 14*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

À l'alinéa 2 est insérée la mention du titulaire du certificat d'immatriculation avec les mentions du propriétaire ou du détenteur du véhicule routier, qui devient redevable du montant de l'avertissement taxé lorsque l'auteur de l'infraction à la règlementation sur l'arrêt, le stationnement et le parcage n'a pas pu être identifié, alors que le véhicule routier faisant l'objet de l'infraction a pu être identifié.

Ad article 15

Cet article modifie l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. À l'alinéa 2 est insérée la mention du titulaire du certificat d'immatriculation avec les mentions du conducteur, du propriétaire

ou du détenteur du véhicule routier. Ainsi le titulaire du certificat d'immatriculation devient solidairement redevable du paiement des frais de retenue du véhicule routier, en cas de non-paiement de l'avertissement taxé à l'encontre d'une personne non-résidente au Luxembourg.

Ad article 16

Cet article modifie l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au point 1, lettre a) sous-point 1., il est proposé de remplacer le paragraphe 1er, alinéa 1er, point 3 de cet article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le conducteur, le propriétaire ou le détenteur du véhicule routier. Ainsi, un véhicule routier peut être légitimement immobilisé par les membres de la Police grand-ducale si le titulaire du certificat d'immatriculation afférant à ce véhicule n'a pas déplacé ledit véhicule sur première réquisition.

Dans le même point 1, lettre a) sous-point 2 du projet de loi en objet, il est procédé à une modification au point 4 de l'alinéa 1 de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin d'englober les conducteurs qui ont effectué une modification technique du véhicule ayant une conséquence nuisible sur l'environnement. En effet, un nombre croissant d'utilisateurs modifient l'échappement de leur véhicule. Cependant, ces modifications ne rendent pas forcément la circulation plus dangereuse et par conséquent, une immobilisation est du point de vue juridique moins évidente. La modification telle qu'elle est proposée aurait le mérite d'être plus claire et consisterait une aide précieuse afin de combattre entre autres le fléau des nuisances sonores provoquées par des échappements non-réglementaires. Avec cette ajoute, le texte serait également plus en ligne avec l'article 4*bis* paragraphe (4) point 1 de la loi (immobilisation d'un véhicule lors d'un passage au contrôle technique).

Par ailleurs, cette modification vise à appliquer la sanction d'une surcharge d'un véhicule qui n'a pas respecté la masse limite inscrite sur l'autorisation de transport exceptionnel ou de circuler. Dans ce cas spécifique, la tolérance de 10 % ne sera pas appliquée, c'est pourquoi ce scénario est inséré en alternative d'un dépassement de masse sans autorisation. Selon la catégorie de l'autorisation délivrée, la possibilité de dépassement peut être conséquente. Si l'on devait appliquer la tolérance de 10%, les sanctions ne seraient pas dissuasives dans la majorité des cas. Or, un usager de la route qui effectue un transports en dépassant la charge autorisée, alors qu'elle a déjà été aménagée en faisant la balance entre son intérêt économique, et le respect de la sécurité routière et de l'environnement, prétend maximiser la rentabilité du transport. Il convient donc de déterminer l'infraction et d'appliquer les sanctions afférentes sans appliquer cette tolérance, afin que l'irrespect de l'autorisation de circuler soit suffisamment dissuasive.

La lettre b) du même point propose d'effectuer les modifications susmentionnées dans l'alinéa 2, point 2) du même paragraphe 1er de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au point 2, le paragraphe 5 alinéa 4 de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire ou le détenteur du véhicule routier. Ainsi le titulaire du certificat d'immatriculation se voit attribuer les recours prévus à l'article 14 de la même lors de la saisie du véhicule routier.

Au point 3, le paragraphe 6 alinéa 1er de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire ou le détenteur du véhicule routier. Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation est également visé dans les dispositions concernant le non retrait du véhicule de la fourrière et l'information à délivrer avant que le véhicule ne soit considéré comme délaissé.

Au point 4, le paragraphe 7 alinéa 1er de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire ou le détenteur du véhicule routier. Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation est également visé dans la définition du statut du véhicule délaissé.

Au point 5, le paragraphe 8 alinéa 4 de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par un libellé qui réserve le bénéfice du produit excédent de la vente d'un véhicule délaissé uniquement au vendeur et à ses ayant droits.

Ad article 17

Cet article propose de modifier l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

En effet, lors de la dernière modification législative de la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée intervenue le 5 août 2020, une erreur de secrétariat s'est produite au paragraphe 4 de l'article 2.

Afin de corriger cette lacune, il est proposé d'intégrer les termes « pour cent » à la suite du nombre « 30 » audit paragraphe 4 de l'article 2.

Ad article 18

Il est profité de redresser un oubli intervenu lors de la transposition de la directive 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. En effet, la référence reprise dans la directive 2003/59/CE, à savoir la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes a été abrogée par la directive 2018/645. Lors de la transposition de ladite directive en droit luxembourgeois, il a été omis de mettre à jour la référence actuelle, à savoir la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie dans la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée. Par le présent projet, il est donc profité de mettre à jour la référence et de remplacer l'ancienne par la nouvelle à l'alinéa 4 du point 3. de l'article 3 de la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée.

Ad article 19

Cet article remplace l'article 7, paragraphe 1er, alinéa 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée. En ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation dans le nouveau libellé, il est spécifié que le titulaire est également punissable des sanctions prévues à ce paragraphe.

Ad article 20

Cet article modifie l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Le point 1 remplace le paragraphe 1, point 2 de cet article par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation. Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation est englobé dans les dispositions régissant le système de contrôle et de sanction automatisé et peut être directement identifié et poursuivi, au même titre et en lieu et place que le propriétaire ou le détenteur du véhicule routier.

Le point 2 effectue une mise à jour au paragraphe 2 du même article en ce qui concerne la référence à la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

Ad article 21

Cet article modifie l'article 4 paragraphe 1er de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée.

Au point 1, lettre a), le nouveau libellé de l'alinéa 1 englobe à la fois le titulaire du certificat d'immatriculation et le détenteur du véhicule avec le propriétaire du véhicule pour envisager le débiteur de l'amende pénale émise à l'occasion de la commission d'une infraction routière, permettant d'émette directement le montant de la dette à régler à l'encontre de l'auteur de l'infraction.

Au même point, lettre b), le nouveau libellé de l'alinéa 3 englobe alternativement le titulaire, le détenteur ou le propriétaire inscrit sur le certificat d'immatriculation lorsque cette personne est une personne morale.

Ad article 22

Cet article remplace l'article 7*bis* de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée.

Le nouveau libellé englobe alternativement le titulaire, le détenteur ou le propriétaire inscrit sur le certificat d'immatriculation lorsque cette personne est une personne morale, pour assurer la validité de la notification de l'avertissement taxé, simplifiant et rendant le système de notification plus efficace lorsque le destinataire correspond à la personne du titulaire du certificat d'immatriculation.

Ad article 23

Lors des travaux d'adaptation de la législation nationale à la lumière de la GDPR, l'article 10 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée avait été modifié par la loi du 1er août 2018 relative à la pro-

tection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

S'agissant d'un règlement européen directement applicable, il avait été jugé suffisant à l'époque que la législation nationale en matière de protection des données soit conforme à ce règlement. À la lumière de cette approche, la loi sur les radars avait été modifiée en conséquence. Cependant, bien que l'article traite les dispositions relatives à la protection des données dans le cadre du système des radars automatiques, par précaution et de lever tout doute juridique, la référence au règlement grand-ducal du 7 août 2015 autorisant la création d'un fichier et le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés est réintroduite expressis verbis dans les dispositions la loi sur les radars automatiques.

Ad article 24

Faisant suite à un arrêt rendu par la Cour d'appel le 22 février 2021 à propos d'une personne qui a volontairement placé son véhicule devant un radar-vitesse mobile de façon à entraver son bon fonctionnement, il s'est avéré que ce comportement n'est sanctionné ni au titre de l'article 8*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, ni sur base d'aucune autre disposition légale.

Le Parquet général considère que ce genre de comportement est répréhensible et doit être incriminé par la loi puisqu'il entrave la constatation et la répression d'infractions pénales en rapport avec la sécurité routière et qu'il s'agit d'éviter que de tels faits ne se reproduisent.

Il est suggéré d'incriminer à la même occasion spécialement la destruction et l'endommagement de ces appareils. En effet, quoique l'on puisse considérer que l'endommagement et la destruction soient déjà couverts par l'article 526 du Code pénal qui incrimine la destruction et la dégradation « des monuments, statues et autres objets destinés à l'utilité ou à la décoration publique et élevés par l'autorité compétente ou avec son autorisation », il paraît judicieux, afin d'assurer une plus grande lisibilité de la loi pénale, d'incriminer dans une même disposition légale à la fois la destruction, la dégradation et l'entrave au fonctionnement des appareils automatisés.

A cet effet, il est proposé de compléter l'article 12 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée qui traite des sanctions pénales d'un alinéa 3 avec la teneur suivante :

> « *Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, 2° du Code pénal.* ».

Le quantum proposé de la peine d'emprisonnement et de l'amende est le même que celui de l'article 8*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 et de l'article 526 du Code pénal.

En ce qui concerne la confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction (p.ex. batte de baseball, bidon d'essence, bombe à peinture, autocollant ou même un véhicule), le régime du droit commun de la confiscation de l'article 31 du Code pénal est appliqué. Donc, même lorsque l'objet en cause est un véhicule, le régime de la saisie et de la confiscation n'est pas celui de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Ad article 25

Cet article modifie l'article 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

La lettre l) de cet article est remplacée par un libellé qui inclut le propriétaire du véhicule aux côtés du détenteur du véhicule, réparant une omission. Ce libellé ne nécessite pas d'englober le titulaire du certificat d'immatriculation, car il s'applique à un type de véhicules qui ne dispose pas de plaque d'immatriculation.

Il a été noté que d'autre définitions de cette liste, comme par exemple la lettre f), font un renvoi à la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances ainsi qu'à des directives qui ont été entretemps abrogées. Cependant, la directive 2009/103/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité sera bientôt abrogée et remplacée. De plus, en raison de la réforme en cours de finalisation sur l'assurance de responsabilité civile automobile, des modifications importantes vont affecter le texte de la loi du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. Pour cette raison, ces renvois ne sont pas mis à jour, étant prévu que cela

pourrait se faire au cours d'implémentation de la prochaine réforme européenne, dans un délai relativement proche.

Par ailleurs, il convient de noter que les définitions répertoriées à l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, dont notamment le détenteur, propriétaire, et titulaire du certificat d'immatriculation sont d'application dans le domaine de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée. Même si un renvoi aux point 4.3 de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité n'est pas effectué dans la le texte de l'article 1er commenté, afin de ne pas toucher à la structure du texte, les termes de détenteur et de propriétaire sont conservés dans l'ensemble de la loi commentée, tandis que le terme de titulaire du certificat d'immatriculation est inséré dans les passages pertinents du texte de loi commenté.

Ad article 26

Cet article modifie l'article 2, paragraphe 1, alinéa 3 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Il est proposé d'obliger et de sanctionner le titulaire du certificat d'immatriculation, comme défini à l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, au lieu du propriétaire du véhicule à souscrire à une assurance de responsabilité civile automobile. En effet, la réforme vise à responsabiliser le titulaire du certificat d'immatriculation, d'une part. D'autre part, c'est la principale personne concernée par la procédure d'immatriculation du véhicule. C'est pourquoi il est envisagé de responsabiliser le titulaire d'immatriculation en ce qui concerne la couverture du véhicule par une responsabilité civile automobile. Le propriétaire du véhicule est responsable de cette obligation de manière subsidiaire, lorsqu'il s'agit d'assurer un véhicule non immatriculé.

Ad article 27

Cet article modifie l'article 5, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Le nouveau libellé inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire et le détenteur du véhicule assuré. Ainsi, il est spécifié que l'entreprise d'assurance autorisée du titulaire du certificat d'immatriculation doit indemniser toute victime si ça responsabilité civile se trouve engagée.

Ad article 28

Cet article modifie l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Au point 1, le paragraphe 1er de l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée est remplacé par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire et le détenteur du véhicule assuré. Ainsi, le mécanisme de subrogation de l'entreprise d'assurance et du Bureau dans les droits du créancier contre le responsable du préjudice est étendu au titulaire du certificat d'immatriculation, si la garde du véhicule au moment de l'accident lui avait été frauduleusement soustraite.

Au point 2, l'ancien terme « carte d'immatriculation » est remplacé par le terme actuel « certificat d'immatriculation » au paragraphe 4 de l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Ad article 29

Cette modification de l'article 12, paragraphe 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée redéfinit les conditions de l'opposabilité de la fin de couverture d'assurance. Elle se base à présent sur la communication de l'information de fin de couverture, sans autre information accessoire tel que le motif de fin de couverture, de l'entreprise d'assurance titulaire du contrat prenant fin à la SNCA. Cette information est enregistrée dans une base de données dédiée à répertorier l'existence d'une responsabilité civile automobile (RCA) pour les véhicules en circulation au Grand-Duché du Luxembourg. En effet, l'information contenue dans la base est considérée comme étant la plus fiable, et constituera la source de vérification de la Police grand ducale lors de ses contrôles. C'est pourquoi il s'agit d'une information primordiale pour définir l'opposabilité de la fin de couverture d'assurance.

Ad article 30

Cet article remplace l'article 13, paragraphe 2 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Le nouveau libellé inclut les personnes du titulaire du certificat d'immatriculation et du détenteur en tant que personne assurée aux noms desquelles l'entreprise d'assurances titulaire du contrat est débitrice de la victime. Ce libellé remplace également l'ancien terme de carte d'immatriculation par le

terme actuel de certificat d'immatriculation, et le rattache directement à la personne du titulaire du certificat d'immatriculation.

Ad article 31

Cet article modifie l'article 16 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Le point 1 modifie le premier alinéa du point 2 dans un objectif de mettre à jour la référence à la loi sur le secteur des assurances.

Le point 2 modifie l'alinéa final avec un nouveau libellé qui englobe la personne du titulaire du certificat d'immatriculation comme auteur d'un accident dont l'identité et l'adresse doivent être communiquée par le Fonds de Garantie Automobile à la personne impliquée dans un accident, à des fins d'indemnisation. Il est également précisé la provenance des informations communiquées, la SNCA étant le fournisseur des informations susmentionnées. Les données proviennent du fichier national des véhicules routiers et de leurs détenteurs, (ou autrement dénommée « TR. VIM ») qui est la base de données principale gérée par la SNCA pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions. En effet, la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers (sous l'appellation technique « TR. RCA ») constitue un fichier séparé et relié à la base TR.VIM par l'identification du véhicule pertinent.

Ad article 32

Cet article remplace l'article 23, paragraphe 2 la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

La modification vise à mettre à jour la référence à la loi sur le secteur des assurances, le texte cité dans l'ancienne référence ayant été abrogé par la loi citée dans la référence actuelle. L'article 49 paragraphe 1er lettre h) de la loi actuelle sur le secteur de l'assurance encadre effectivement les modalités représentation des entreprises d'assurance afin de poursuivre le règlement des sinistres.

Ad article 33

Cet article modifie l'article 27 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée en vue de mettre à jour la référence à la loi sur le secteur des assurances, mise à jour d'autant plus nécessaire que le texte de la loi actuelle du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances prévoit un éventail de sanctions élargi par rapport au texte de la loi abrogée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances.

Ad article 34

Cet article remplace l'article 28, paragraphe 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Le nouveau libellé englobe la personne du titulaire du certificat d'immatriculation, dorénavant qualifiable comme auteur de l'infraction de circuler sans avoir fait assurer le véhicule routier par la responsabilité civile obligatoire.

Ad article 35

Cet article remplace l'article 31 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

L'ancien terme « la carte d'immatriculation » est remplacé par le terme actuel « certificat d'immatriculation ». Par ailleurs il est ajouté que dorénavant l'entreprise titulaire du contrat de responsabilité civile automobile du véhicule met directement à disposition de la SNCA l'attestation d'assurance dans sa version électronique, afin de permettre à la SNCA de dûment procéder à l'immatriculation du véhicule.

Ad article 36

Cet article insère un nouvel article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée dans un objectif de détailler les opérations de traitement des données effectuées à l'occasion de la procédure d'immatriculation du véhicule routier par l'entreprise d'assurance autorisée titulaire du contrat d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire. La finalité de cette opération est l'immatriculation du véhicule routier assuré. Cette base de données est centralisée, dans la logique des exigences européennes, et en vue de satisfaire à une réforme à venir selon laquelle les Etats membres communiqueront l'information relative à l'existence d'une assurance de responsabilité civile pour un véhicule automoteur aux services de Police des Etats membres lors d'un contrôle du véhicule sur le territoire de l'un de ses Etats membres.

Le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules précise le champ maximal des données à saisir. En effet, pour une première immatriculation d'un véhicule à Luxembourg, les données techniques de ce véhicule, qui ne sont pas à considérer comme des données personnelles (excepté le numéro d'identification du véhicule et le numéro d'immatriculation, une fois l'immatriculation achevée) doivent être saisies car elles n'existent pas dans la base de données des véhicules routiers. Cependant si le véhicule routier a déjà été immatriculé au Luxembourg il n'y a pas lieu de procéder à la saisine des données techniques du véhicule à assurer.

L'alinéa 2 de cet article permet à la SNCA, qui conserve l'information de l'existence et de la validité du contrat d'assurance, de mettre à disposition cette information aux compagnies d'assurances aux fins de vérification de l'état du contrat d'assurance. La SNCA ne communique pas d'autre information à l'occasion de ces consultations.

En d'autres termes, l'accès des entreprises d'assurances est prévu afin de vérifier la concordance de l'information contractuelle et de l'information contenue dans la base de données. En effet, le principal avantage de ce système électronique centralisé est d'obtenir une information fiable et à jour, en sus de l'aspect de simplification et de rapidité, ce qui permettra de conduire des contrôles véritablement probants. En effet, s'agissant d'une attestation papier, il est aisé de tromper les agents de contrôle en présentant un document falsifié ou expiré, par exemple. En conséquence, le chiffre réel des véhicules circulant au Grand-Duché du Luxembourg sans être couvert par une responsabilité civile obligatoire est inconnu car ce phénomène n'est pas concrètement contrôlable et quantifiable.

Or, la conduite sans assurance est un délit prévu par l'article 28 de la loi modifiée relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, entraînant une amende comprise entre 500 et 10.000 euros, éventuellement une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans en sus des peines complémentaires telles qu'une interdiction de conduire, selon l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 et/ou la confiscation du véhicule, selon l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955. Or, actuellement, les agents de la Police grand-ducale ne sont pas en mesure de vérifier l'assurance via un fichier comme c'est le cas pour maintes autres informations.

En effet, à l'heure actuelle lorsque la Police grand-ducale effectue un contrôle relatif à l'assurance de responsabilité civile du véhicule, il est nécessaire de contacter par téléphone une compagne d'assurance, ce qui est uniquement possible pendant les heures de bureau. Si le chauffeur n'est pas en mesure de montrer une attestation valable en dehors des heures de bureau, les membres de la Police sont en droit d'immobiliser le véhicule. La consultation d'un fichier consisterait une aide précieuse afin de combattre le fait de la non-assurance et de ne pas immobiliser un véhicule uniquement parce-que le chauffeur n'est pas en mesure de montrer l'attestation à cause d'un simple oubli, ce qui peut être perçu comme une mesure disproportionnée et trop coûteuse eu égard aux moyens et possibilités alternatives à la portée de l'administration.

Dans ce cadre, une vérification sur la base de données gérée par la SNCA relativement à la couverture d'assurance des véhicules routiers constitue une alternative mesurée et pratique tant du point de vue du conducteur qui voit les contrôles simplifiés que du point de vue des services de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et des accises, en position de mieux faire appliquer et sanctionner l'obligation légale de circuler uniquement sous couverture d'une assurance de responsabilité civile automobile. Par ailleurs un renvoi effectué à l'article 48 de la loi sur la Police grand-ducale permet de d'encadrer et retracer les consultations qui seront conduites sur la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers (ci après « TR.RCA »). Ainsi les consultations de la Police sont encadrées et dotées de garanties contre tout abus. Dans les mêmes conditions, les agents de l'Administration des douanes et des accises peuvent consulter cette information lorsqu'un contrôle routier est conduit sur un véhicule dont la masse maximale est supérieur à 3.500 kg, dans le même objectif d'une exécution de la loi optimale.

Il convient d'insister sur le fait que pour chacune des entités ayant la possibilité de consulter la base TR.RCA, la seule information que la SNCA communique est la réponse à la question de savoir si une assurance RC automobile existe ou non pour le véhicule en question.

En ce qui concerne la conservation de l'information, lorsqu'elle est traitée par la Police grand-ducale, elle est conservée uniquement en cas de constatation d'une infraction, donc si l'information communiquée est négative (non existence d'une assurance RC automobile pour le véhicule questionné). L'information est conservée dans les conditions nécessaires à la procédure contentieuse, le cas échéant.

En ce qui concerne les entreprises d'assurances intéressées, il existe une durée maximale de conservation des données leur permettant de remplir leurs obligation d'information au Fonds de Garantie

Automobile. Cette obligation concerne les véhicules accidentés à l'étranger et ne s'applique pas à tous les véhicules assurés, mais est cruciale pour assurer l'indemnisation de la victime. Cette durée maximale de sept années est déterminée ainsi afin de faciliter la mission du Fonds. Cependant, les compagnies d'assurances peuvent conserver cette donnée moins longtemps, si aucun élément dans l'historique contractuel n'implique de nécessité de garder cette information. Il convient donc de mentionner que le recours à une base de données centralisée permet le mieux d'appliquer cette règle, indépendamment de l'état des activités des différentes entreprises d'assurances. En ce qui concerne le l'ampleur du traitement des données effectué pour la mise en place de cette base de données, il convient également de rappeler que l'entreprise d'assurance a beaucoup plus d'informations sur le contexte de début et de fin de couverture d'assurance, conserver cette information sur le long terme paraît donc relativement secondaire pour l'entreprise d'assurances concernée. Dans le cadre de leurs missions respectives visant à l'accomplissement de leurs obligations légales, le Fonds de Garantie Automobile et le Bureau ont également un accès à l'information relative à l'existence d'une couverture d'assurance de responsabilité civile automobile.

Ad article 37

Cet article modifie l'article 5 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, afin d'intégrer la notion du titulaire du certificat d'immatriculation, permettant aux personnes qui correspondent à cette catégorie, lorsqu'elles se rendent auteur d'une infraction routière sur le territoire de Grand-Duché du Luxembourg, de faire l'objet d'une information par la Police grand-ducale. S'agissant d'un échange d'information, et du fait que le propriétaire du véhicule ne sera plus nécessairement identifié, il est préférable que cet article de loi indique avec exactitude la qualité de la personne dont l'identité est communiquée.

Ad article 38

Cet article a pour objectif de rectifier une irrégularité de forme à l'article 6 de la loi du 19 décembre 2014 précitée. En effet, c'est le seul article de cette loi qui apparaît sans intitulé. Il est donc proposé un intitulé général correspondant à la matière traitée par cet article, qui porte sur les données à caractère personnel.

Ad article 39

Cet article propose d'accorder un accès informatique supplémentaire à la Police grand-ducale, dans le cadre de la mise en place de la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile. Ainsi, cet accès s'insère dans le cadre des garanties proposées par l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1er – Modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1er. À l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le paragraphe 1er est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, le point 6) est remplacé par le libellé suivant :

« 6) a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription. »

2° Deux nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2 avec le libellé suivant :

« Il est institué une Commission spéciale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la Commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues sous les points 1), 2), 3), 5) et 6) de l'alinéa 1er.

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la Commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du XXXX portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé. »

Art. 2. À l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués :

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11*bis*	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13 – le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	– la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, chargé ou non, dont la masse excède de plus de 10% la masse maximale règlementaire ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers – la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse excède la masse maximale indiquée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima du chargement règlementaires, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points

11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	le fait pour le conducteur de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé en le tenant en main, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement	4 points
13)	le fait pour le conducteur pour lequel un casque homologué est obligatoire d'utiliser un équipement servant à la communication qui, soit n'est pas intégré, soit n'est pas fixé correctement, selon les prescriptions du fabricant, au casque de protection	4 points
14)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
15)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
16)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
17)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés	2 points
18)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
19)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
20)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
21)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les auto-routes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
22)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
23)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points

24)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
25)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
26)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
27)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
28)	Le transport ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, l'organisation ou la réalisation d'un transport présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes : – un chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber – un chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur – une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux – un arrimage non règlementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier	2 points
29)	La conduite d'un véhicule ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes : – le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres – l'utilisation d'un support de charge non règlementaire – le dépassement de la longueur maximale règlementaire d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus – le défaut de signalisation ou signalisation non règlementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre – le défaut d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires – le défaut d'une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima règlementaires à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier – l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires	

	– l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement règlementaires	2 points
30	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 points

Art. 3. L'article 3 de la même loi est modifié comme suit:

1° Le point 9. est remplacé par le libellé suivant:

« 9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg; »

2° Deux nouveaux points 10. et 11. sont ajoutés avec les libellés suivants:

« 10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules précédemment immatriculés pour lesquels l'un ou l'autre document nécessaire à l'immatriculation fait défaut;

11. l'équipement de certains véhicules avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires. »

Art. 4. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit:

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant:

« (1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces règlements et directives sont repris(es) dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, ces véhicules doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle qui donne lieu à une fiche de réception nationale individuelle établie par l'autorité nationale compétente en la matière, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Un règlement grand-ducal détermine les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries. »

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

« Tout changement de propriétaire ou de détenteur pour un véhicule en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une transcription du certificat d'immatriculation. Le changement du titulaire du certificat d'immatriculation pour un véhicule en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une nouvelle immatriculation de ce véhicule. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant:

« À condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé:

1. par le propriétaire, futur détenteur ou futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ainsi que par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été réservé ou alloué au futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule en vue de son immatriculation:

a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et l'Administration des douanes et accises et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique;

b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4*bis*;

c) sur le trajet direct du véhicule vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection;

2. par une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à cette personne physique ou morale:

a) à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou de l'entrepôt du véhicule, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal;

b) dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou du point de réparation du véhicule;

c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin. »

3° Au paragraphe 3 les alinéas 1 et 2 sont remplacés par le libellé suivant:

« (3) En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences législatives et règlementaires applicables.

À défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1er, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er, d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries. »

4° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant:

« (4) Les modifications et les transformations d'un véhicule soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1er avant la remise en circulation sinon, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues. »

b) À l'alinéa 2, la première phrase est abrogée.

c) Un nouvel alinéa est inséré *in fine* avec le libellé suivant :

« Si la transformation ou modification n'a pas fait l'objet d'une inscription au champ remarques du certificat d'immatriculation, conformément aux exigences reprises sous l'alinéa 1er, au moment de la présentation du véhicule à un contrôle technique, une défectuosité ou non-conformité majeure est constatée. Un certificat de contrôle technique est délivré conformément aux dispositions prévues à l'article 4*bis*, paragraphe 4, point 2. »

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 2, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant:

« Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un titulaire d'un certificat d'immatriculation déterminé. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:

« Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage

particulier et déterminer les conditions d'attribution particulières de numéros dictées notamment par des considérations de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier. »

c) À l'alinéa 4, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. »

d) L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant:

« Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'à la mise hors circulation, la destruction ou l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant. »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

« La SNCA est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires, aux détenteurs et aux titulaires d'un certificat d'immatriculation des véhicules routiers, et aux preneurs d'assurance, pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige. »

b) Huit nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2 avec le libellé suivant:

« Pour attester la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurances autorisée.

Les données communiquées par les compagnies d'assurances, en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier, sont précisées dans un règlement grand-ducal ; elles comportent certaines données techniques du véhicule et les données personnelles du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, et, le cas échéant, les données personnelles du preneur d'assurance.

La SNCA met également à disposition, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, les données techniques du véhicule à immatriculer, à l'entreprise d'assurances qui est titulaire du contrat de responsabilité civile automobile, si elles sont disponibles.

Pour la même finalité de l'immatriculation d'un véhicule routier, la SNCA peut recevoir la confirmation de l'acquittement de la taxe sur la valeur ajoutée suite à une communication effectuée par l'Administration des douanes et des accises. Dans le cadre de cet échange, le numéro de châssis du véhicule est saisi. Afin de vérifier les informations relatives au véhicule déclaré, des données techniques supplémentaires du véhicule peuvent être consultées, selon les modalités fixées par un règlement grand-ducal, et le nom(s), prénom(s) et adresse de la personne ayant procédé à l'acquittement de la taxe peuvent être communiqués.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

La SNCA a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la

protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

L'ensemble des échanges de données, dans les conditions des alinéas précédents, sont effectués par le biais des systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'Etat à ces fins. L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. »

7° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant:

« (8) La validité du certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque:

a) l'échéance de validité est atteinte;

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

c) le véhicule a été perdu ou volé;

d) le véhicule a été déclaré détruit ou hors usage;

e) le véhicule est cédé à un nouveau propriétaire;

f) le véhicule a été modifié ou transformé en violation d'une des modalités prévues au paragraphe 4 ;

g) pour un véhicule soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques;

h) pour un véhicule soumis à l'immatriculation mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques;

i) pour un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques;

j) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation n'a plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg depuis plus de 6 mois,

k) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation dont le véhicule doit être présenté à un contrôle technique supplémentaire conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 3 ne dispose plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg.

La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique. »

8° Au paragraphe 10, la première phrase est remplacée par le libellé suivant:

« (10) Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule peut référer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

Art. 5. L'article 4*bis* de la même loi est modifié comme suit:

1° Le paragraphe 1erest modifié comme suit :

a) L'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant:

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

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger.

Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :

a) les camionnettes;

b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg;

c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;

d) les remorques destinées au transport de personnes.

2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement ministériel, pour les véhicules suivants :

a) les autobus et les autocars;

b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;

c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg.

3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :

a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h ;

b) les véhicules historiques ;

c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2, et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an. »

b) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 4 avec le libellé suivant:

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

c) Le nouvel alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant:

« Sans préjudice de l'alinéa qui précède, chaque contrôle technique supplémentaire réalisé plus de huit semaines avant l'expiration du certificat de contrôle technique en cours de validité, est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dans les conditions reprises à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4.

Toutefois, la validité du certificat de contrôle technique établi suite à un contrôle technique volontaire, ne relevant aucune défectuosité majeure ou critique, ne peut être inférieure à celle inscrite sur le certificat de contrôle technique précédent. »

d) Le nouvel alinéa 7 est remplacé par le libellé suivant:

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

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

2° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 3, point 2., les lettres b et c sont remplacées par le libellé suivant:

« b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule;

c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant:

« Le contrôle technique complémentaire qui ne révèle aucune défectuosité ni non-conformité, réalisé suite à la constatation d'une défectuosité majeure ou critique lors d'un contrôle technique périodique, donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité :

a) d'un an, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 1 et 2;

b) de deux ans, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 3;

c) de deux ans pour le contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite au premier contrôle technique périodique, sans pour autant dépasser une durée de 6 ans à compter de la première mise en circulation du véhicule routier, et d'une validité d'un an pour chaque contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite à un contrôle technique périodique ultérieur, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 4. »

c) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 5 avec le libellé suivant :

« Toutefois, les véhicules routiers dont question au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 2 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique, suite à la constatation d'une défectuosité ou une non-conformité mineure, ayant une incidence directe sur la sécurité du véhicule, faire l'objet d'un contrôle technique complémentaire endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique. Si aucune défectuosité ni non-conformité n'est constatée, le contrôle technique complémentaire donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an. »

d) Au nouvel alinéa 9, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant:

« L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après le passage au contrôle technique, au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. »

3° Au paragraphe 7, la première phrase est remplacée par le libellé suivant:

« (7) Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

Art. 6. À l'article 4*quater*, paragraphe 3 de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:

« L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation par le ministre ayant la formation professionnelle dans ses attributions. Il doit être restitué sans délai au ministre. »

Art. 7. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1er est modifié comme suit :

a) Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1.000 ».

b) Une nouvelle phrase est ajoutée *in fine* libellée comme suit :

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) Le nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2.000 ».

b) Les lettres l et m sont remplacées par le libellé suivant:

« l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;

m) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation, d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis; »

c) À la lettre o), les termes «, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. » sont remplacés par les termes « telles que libellées aux points 12 et 13 de l'article 2*bis*; ».

d) Deux nouvelles lettres p) et q) sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives au chargement des véhicules routiers telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2*bis*;

q) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire ou le détenteur, d'un véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance. »

Art. 8. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit:

1° L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

« Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parqué pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique, et que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

2° À l'alinéa 3, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant:

« Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité de la circulation routière, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de la déplacer. »

3° L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant:

« Est également considéré comme abandonné le véhicule qui a été immobilisé dans les conditions des hypothèses sous 2) et 4) du paragraphe 1er de l'article 17, et qui n'a pas été déplacé dans les 8 jours après l'échéance du délai que les membres de la Police grand-ducale ont imparti pour ce faire à son conducteur, à son propriétaire, à son détenteur ou au titulaire de son certificat d'immatriculation. »

Art. 9. L'article 10*bis* de la même loi est supprimé.

Art. 10. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit:

1° Les paragraphes 1. et 3. sont renumérotés (1) respectivement (3).

2° Au paragraphe 1er, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant:

« Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée. »

3° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant:

«(2) S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés au paragraphe 1er, ou si une surcharge est détectée via un système de pesage automatisé, dont les modalités de fonctionnement sont précisées par un règlement grand-ducal, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge, sans préjudice pour les agents chargés du contrôle de la possibilité de constater toute autre infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. »

4° Deux nouveaux paragraphes sont insérés à la suite du paragraphe 6 libellés comme suit :

« (7) Sans préjudice des paragraphes précédents, la surcharge ne donne pas lieu au constat d'une infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses ou/et les dimensions règlementaires applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé au sujet des demandes relatives à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses règlementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission. »

Art. 11. L'article 12 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) Au point 2., le point iii est supprimé.

b) Un nouveau point 3*bis*. est inséré avec le libellé suivant :

« 3*bis*. Par dérogation au point 2, si l'indice grave y visé consiste en ce que la personne concernée :

a) reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédent le test,

b) est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,

c) est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur,

d) présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique,

les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés au point 2 et la personne concernée doit se soumettre à une prise de sang et d'urine conformément au point 3. »

c) Le point 13. est remplacé par le libellé suivant :

« 13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir une prise de sang et d'urine à l'effet de déterminer si elle se trouve sous l'emprise de telles substances. La quantité de

sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double.

Le résultat de la prise de sang fait foi.

En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée est astreinte à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. »

2° Le paragraphe 4*bis* est modifié comme suit :

a) Au point 2., les termes « g par litre de sang ou à 0,25 g » sont remplacés par les termes « g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool ».

b) Au point 3., les termes « ou de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique » sont insérés derrière le chiffre « 4 ».

3° Le paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

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

Art. 12. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le point 12. est modifié comme suit :

a) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien du véhicule la mise en circulation d'un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable. »

b) Un nouvel alinéa est inséré derrière l'alinéa 3 avec le libellé suivant :

« La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée à l'égard de la personne qui a commis de nouveau l'un des délits spécifiés aux alinéas 2 et 3 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces délits est devenue irrévocable. »

2° Au point 13., alinéa 1er, la première phrase est remplacée par la phrase suivante :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4*bis*, points 1 et 3, et paragraphe 6, point 1, commis moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, les membres de la Police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. »

Art. 13. À l'article 14, alinéa 2 de la même loi, les mots « les articles 42 et 43 » sont remplacés par les mots « l'article 31 ».

Art. 14. À l'article 14*bis* de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

« Si l'auteur d'une infraction à la réglementation sur l'arrêt, le stationnement et le parcage est resté inconnu, mais que le véhicule ayant servi à la commettre a été identifié, le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est tenu au paiement de l'avertissement taxé ou de l'amende, à prononcer par la juridiction pénale, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un cas de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur de l'infraction. »

Art. 15. À l'article 16, alinéa 2 de la même loi, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant:

« Le conducteur contrevenant et le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais. »

Art. 16. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit:

1° Le paragraphe 1erest modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est modifié comme suit :

1. Le point 3) est remplacé par le libellé suivant:

« 3) le conducteur, le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule omet de déplacer le véhicule sur première réquisition d'un membre de la police grand-ducale ; »

2. Le point 4) est remplacé par le libellé suivant :

« 4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent du poids total maximum autorisé ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation soit une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

b) À l'alinéa 2, le point 2) est remplacé par le libellé suivant :

« 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent de la masse maximale autorisée ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation , soit une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

2° Au paragraphe 5, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant:

« Cependant dans l'hypothèse de l'alinéa précédent du présent paragraphe le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule peut, en vue de retirer son véhicule d'une fourrière, exercer les recours prévus à l'article 14 en cas de saisie d'un véhicule ou d'interdiction de conduire prononcées par ordonnance d'un juge d'instruction. »

3° Le paragraphe 6 est remplacé par le libellé suivant:

« *Paragraphe 6*

Lorsqu'un véhicule n'est pas retiré de la fourrière dans les formes du paragraphe 5, son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation est informé au plus tard dans les 72 heures. Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation de celui-ci; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal. La constatation par les membres de la Police grand-ducale de l'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule vaut information.

Les investigations opérées en vue de contacter le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule sont constatées dans un rapport.

En cas d'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, ce véhicule peut, de l'accord du procureur d'Etat, être considéré comme délaissé. »

4° Au paragraphe 7, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant:

« Un véhicule peut, de l'accord du procureur d'Etat, être considéré comme délaissé en cas de non enlèvement de la fourrière dans un délai de 30 jours après que le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation était en droit de l'enlever. »

5° Au paragraphe 8, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant:

« Les frais précités et les amendes éventuelles sont à prélever sur le produit de la vente d'un véhicule délaissé intervenant dans les conditions du présent paragraphe. L'excédent éventuel est versé à la caisse des consignations et est tenu à la disposition du propriétaire du véhicule ou de ses ayants cause. Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant de ces frais et amendes, ou lorsque le véhicule est détruit, le propriétaire ou ses ayants cause restent tenus de cette dette à l'égard de l'Etat; celle-ci sera recouvrée comme en matière d'enregistrement. »

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs

Art. 17. À l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, les termes « pour cent » sont insérés derrière le nombre « 30 ».

Art 18. À l'article 3, point 3. de la même loi, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie. Ils ont une durée de validité de cinq ans. »

Art. 19. À l'article 7, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi. »

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Art. 20. L'article 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, le point 2. est remplacé par le libellé suivant:

« 2. identifier le conducteur, le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1. ; »

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) Au sens de la présente loi, on entend par « donnée », toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2, paragraphe 1er, point 1° de la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale. »

Art. 21. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit:

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant:

« (1) Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1 de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 1er, point 1. est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1er , point 1., lorsque celle-ci est constatée au moyen des appareils automatiques, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:

« Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

Art. 22. L'article 7*bis* de la même loi est remplacé par le libellé suivant:

« Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites 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 titulaire, détenteur ou propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale titulaire du certificat d'immatriculation, détenteur ou propriétaire du véhicule, ces informations sont valablement faites 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. »

Art. 23. À l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Les modalités de ces dispositions sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Art. 24. À l'article 12 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, 2° du Code pénal. »

Chapitre 4 – Modification de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Art. 25. À l'article 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la lettre l) est modifiée comme suit :

« – dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'Etat du domicile ou du détenteur, ou à défaut d'un détenteur, le propriétaire du véhicule; »

Art. 26. À l'article 2, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. »

Art. 27. À l'article 5 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant:

« 1. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur, de tout titulaire du certificat d'immatriculation et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée. »

Art. 28. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit:

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant:

« 1. L'entreprise d'assurance et le Bureau sont subrogés dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la détention ou la conduite du véhicule a été obtenue contre le gré du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. »

2° Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant:

« 4. Un règlement grand-ducal peut prescrire que l'assureur aura un recours contre l'assuré, lorsque le nombre de personnes transportées a excédé celui des places inscrites sur le certificat d'immatriculation ou en cas de transport de personnes sur des places non inscrites. »

Art. 29. À l'article 12 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation

telle que définie à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, agissant pour le compte du ministre ayant les transports dans ses attributions. »

Art. 30. À l'article 13 de la même loi, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant:

« 2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12. »

Art. 31. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, point 2, les mots « au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par « au sens de l'article 43, point 17, c) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

2° L'alinéa *in fine* est remplacé par le libellé suivant:

« Par ailleurs, le Fonds communique à la personne impliquée, désignée au premier alinéa, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation déclaré du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire du fichier des véhicules routiers et de leurs détenteurs. »

Art. 32. À l'article 23 de la même loi, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Toute entreprise d'assurances établie membre du Fonds est en outre tenue de fournir au Fonds les noms, prénoms et adresses des représentants chargés du règlement des sinistres nommés en application de l'article 49, paragraphe 1er, lettre h) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

Art. 33. À l'article 27 de la même loi, les mots « à l'article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les mots « aux articles 303 et 305 de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances ».

Art. 34. À l'article 28 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant:

« 1. Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

Art. 35. L'article 31 de la même loi est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 31.– La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er lettre e). L'attestation est mise à disposition par voie électronique à la SNCA par l'entreprise d'assurances suite à la conclusion du contrat d'assurances par l'entreprise d'assurances, conformément à l'article 4 paragraphe 7 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation à la SNCA. À défaut d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal. »

Art.36. Un nouvel article 31*bis* est ajouté à la même loi avec le libellé suivant :

« Art 31*bis*. – (1) L'entreprise d'assurances autorisée, telle que définie à l'article 1er lettre e) de la présente loi, saisit les données personnelles du preneur d'assurance, et du propriétaire, détenteur

du véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation à établir dans la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ainsi que les données techniques nécessaires pour identifier le véhicule, sur lequel se porte le contrat d'assurance, en vue de la création du contrat d'assurances et du certificat d'immatriculation du véhicule routier, dans le cadre des dispositions de l'article 4 paragraphe 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Les modalités et le type des données à saisir sont précisés par un règlement grand-ducal.

La SNCA, en tant que gestionnaire de la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile pour le compte du ministre, est autorisée à mettre à disposition l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile aux entités suivantes :

a) la Police grand-ducale, conformément aux dispositions prévues par l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale;

b) les agents de l'Administration des douanes et des accises, conformément à l'article 6 paragraphe b) de la loi modifiée du 14 février 1955;

c) les entreprises d'assurances autorisées, aux fins de vérification de cette information, au début et au terme de la période de la couverture d'assurance ;

d) Le Fonds de Garantie Automobile, conformément aux dispositions de la loi du 1er juin 2007 portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ;

e) Le Bureau, tel que défini à l'article 1er lettre g) de la présente loi et qui se porte garant pour le règlement des sinistres fixés à l'article 15 du règlement modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. »

(2) L'information mise à disposition par la SNCA est conservée par la Police grand-ducale ou l'Administration des douanes et des accises uniquement pour les besoins de constater l'infraction de non couverture d'assurance pour le véhicule contrôlé.

(3) L'entreprise d'assurance autorisée traite et conserve l'information mentionnée au paragraphe 1er, alinéa 2 pour une durée qui ne peut excéder sept années après l'expiration du contrat de responsabilité civile automobile pour le véhicule couvert. »

Chapitre 5 – Modification de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Art. 37. À l'article 5 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée. »

Art. 38. Un intitulé est inséré à l'article 6 de la même loi avec le libellé suivant :

« Art. 6. Données à caractère personnel ».

Chapitre 6 – Modification de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

Art. 39. L'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1er est modifié comme suit :

a) Au point 11, le point final est remplacé par un point-virgule.

b) Un point 12 est ajouté, libellé comme suit :

12°	La base de données la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, conformément à l'article 31*bis* de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

*

TEXTES COORDONNES

VERSION COORDONNEE DU PROJET DE LA LOI MODIFIEE DU 14 FEVRIER 1955

concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1er.

Un règlement d'administration publique prescrira les mesures de police auxquelles sera soumise la circulation sur les voies publiques et sur les voies ouvertes au public.

Il établira notamment:

les dispositions concernant l'identification, l'immatriculation, le contrôle et l'aménagement des véhicules y compris celui de leurs chargements;

les règles concernant le transport des personnes, les permis de conduire et les conditions à remplir par les conducteurs et les instructeurs;

les prescriptions relatives aux voies publiques et à la signalisation routière

Un règlement d'administration publique énumérera les voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers, auxquelles les dispositions de la présente loi ainsi que ses mesures d'exécution seront applicables. Ce règlement fixera les conditions sous lesquelles le directeur de l'administration des Ponts et Chaussées pourra interdire ou restreindre la circulation sur ces voies et places et y assurer la signalisation routière avec effet obligatoire pour les usagers.

Un règlement grand-ducal détermine la classification des véhicules pouvant être admis à la circulation au Luxembourg.

Art. 2.

Paragraphe 1er

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

1) présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'autres intoxications;
2) n'offre pas, compte tenu des faits d'inhabileté ou de maladresse suffisamment concluants constatés à sa charge, les garanties nécessaires à la sécurité routière;
3) est dépourvu du sens des responsabilités requis, dans l'intérêt de la sécurité routière, pour la conduite d'un véhicule;
4) souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire;
5) refuse d'exécuter la décision du ministre des Transports l'invitant à produire un certificat médical récent ou à faire inscrire sur le permis de conduire la prolongation ou le renouvellement de la période de stage ou la restriction de son droit de conduire;
6) ~~a fait une fausse déclaration ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription.~~

   a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription.

Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

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

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

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.

Il est institué une Commission spéciale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la Commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues sous les points 1), 2), 3), 5) et 6) de l'alinéa 1er.

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la Commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du XXXX portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé.

Le ministre peut faire dépendre de la réussite de l'intéressé à un examen de contrôle théorique et pratique ou à un examen de contrôle théorique ou pratique la restitution d'un permis de conduire retiré ou suspendu ainsi que la mainlevée d'un refus de renouveler un permis de conduire. Dans les mêmes conditions ainsi qu'en cas de mainlevée d'une restriction d'emploi ou de validité ou en cas de mainlevée d'un refus de transcription, il peut obliger l'intéressé à accomplir une période probatoire qui n'excédera pas douze mois; les modalités de cette période probatoire sont déterminées par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures qui précèdent.

Il peut être créé un permis de conduire pour les chauffeurs qui exercent à titre principal la profession de conducteur de véhicules automoteurs.

Paragraphe 2

Les permis de conduire militaires sont délivrés, renouvelés et retirés par le commandant de l'Armée ou son délégué.

Paragraphe 3

Les instructeurs civils sont agréés par ministre.

Les instructeurs militaires sont agréés par le commandant de l'Armée ou son délégué.

Paragraphe 4

Le ministre peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire. La mise en œuvre de cette gestion peut être déterminée par un règlement grand- ducal. Un règlement grand-ducal arrête en outre les normes applicables aux agents chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que les critères du système d'assurance-qualité dont la SNCA est tenue de disposer en vue d'assurer et de maintenir la qualité de travail des agents concernés.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 1er, les employés de l'Etat en service qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de la réception des examens des permis de conduire,

peuvent être chargés d'effectuer pour compte de la SNCA des tâches relevant de la réception des examens du permis de conduire. Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. Avant d'exercer leurs fonctions, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des permis de conduire, à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour la SNCA, agissant comme sous- traitant du ministre dans l'accomplissement de ses missions légales prévues à l'alinéa 1er.

Art. 2*bis*.

Paragraphe 1er

Tout permis de conduire est initialement affecté de 12 points.

L'affectation du nombre initial de points intervient au moment de la délivrance ou de la transcription du permis de conduire. Cette affectation intervient dans le cas de la reconnaissance d'un permis de conduire en vertu des directives communautaires relatives au permis de conduire, au moment de l'établissement par le titulaire de sa résidence normale au Luxembourg. Pour les personnes qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg ou qui, arrivant d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, n'ont pas encore fait transcrire leur permis de conduire depuis l'établissement de leur résidence normale au Luxembourg, cette affectation intervient au moment où celles-ci ont fait au Luxembourg l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou se sont acquittées dans les 45 jours après un avertissement taxé pour une des infractions énumérées au paragraphe 2. Pour les permis de conduire délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur des dispositions du présent article cette affectation intervient au moment de la prise d'effets de ces dispositions.

Paragraphe 2

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

~~1)~~	~~l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution~~	~~6 points~~
~~2)~~	~~le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur, ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12~~	~~6 points~~
~~3)~~	~~le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis~~	~~6 points~~
~~4)~~	~~les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution~~	~~4 points~~
~~5)~~	~~– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13,~~ ~~– le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable~~	~~4 points~~
~~6)~~	~~la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte~~	~~4 points~~
~~7)~~	~~le délit de fuite~~	~~4 points~~
~~8)~~	~~la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers~~	~~4 points~~

9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
14)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
15)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
16)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
17	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
18)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
19)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
20)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
21)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points

~~22)~~	~~la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable~~	~~2 points~~
~~23)~~	~~le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation~~	~~2 points~~
~~24)~~	~~le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué~~	~~2 points~~
~~25)~~	~~le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué~~	~~2 points~~
26)	~~– l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection~~ ~~– le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement~~	~~2 points~~
~~27)~~	~~l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation~~	~~2 points~~

Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11*bis*	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points

8)	– la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, chargé ou non, dont la masse excède de plus de 10% la masse maximale règlementaire ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers – la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse excède la masse maximale indiquée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima du chargement règlementaires, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	le fait pour le conducteur de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé en le tenant en main, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement	4 points
13)	le fait pour le conducteur pour lequel un casque homologué est obligatoire d'utiliser un équipement servant à la communication qui, soit n'est pas intégré, soit n'est pas fixé correctement, selon les prescriptions du fabricant, au casque de protection	4 points
14)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
15)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
16)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points

17)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
18)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
19)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
20)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
21)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
22)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
23)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
24)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
25)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
26)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
27)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
28)	Le transport ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, l'organisation ou la réalisation d'un transport présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes : – un chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber – un chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur – une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux – un arrimage non règlementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier	2 points
29)	La conduite d'un véhicule ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :	

	– le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres – l'utilisation d'un support de charge non règlementaire – le dépassement de la longueur maximale règlementaire d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus – le défaut de signalisation ou signalisation non règlementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre – le défaut d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires – le défaut d'une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima règlementaires à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier – l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires – l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement règlementaires	2 points
30)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 points

Pour autant qu'une des infractions mentionnées ci-avant ait été commise sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable, et tout avertissement taxé dont le contrevenant s'est acquitté entraîne une réduction du nombre de points affecté au permis de conduire. Cette réduction intervient de plein droit.

En cas de concours idéal d'infractions, seule la réduction de points la plus élevée est appliquée En cas de concours réel, la réduction de points se cumule dans la limite de 6 points, lorsqu'il s'agit exclusivement de contraventions, et dans la limite de 8 points, lorsqu'il y a au moins un délit parmi les infractions retenues.

La réduction de points suite à une décision judiciaire a lieu au moment où cette décision devient irrévocable.

La réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe Avant de décerner un avertissement taxé en relation avec une contravention donnant lieu à une réduction de points le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises avise le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de cet avertissement taxé. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Lorsque la réalité d'une infraction entraînant une perte de points est établie dans les conditions qui précèdent, le ministre fait procéder à une réduction conséquente du nombre de points dont le permis de conduire de l'auteur de l'infraction se trouve en ce moment affecté.

Toute réduction de points donne lieu à une information écrite de l'intéressé sur la ou les infractions à l'origine de la réduction de points ainsi que sur le nombre de points dont le permis de conduire concerné reste affecté Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Paragraphe 3

La perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire entraîne pour son titulaire la suspension du droit de conduire. Des points négatifs ne sont pas mis en compte.

Cette suspension est constatée par un arrêté pris par le ministre; les modalités en sont déterminées par règlement grand- ducal.

La suspension du droit de conduire est de 12 mois. Dans le cas d'une nouvelle perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire intervenant endéans un délai de 3 ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure du droit de conduire a pris fin, la durée de la suspension est portée à 24 mois. Au cours de la suspension du droit de conduire le titulaire du permis de conduire concerné doit se soumettre à la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article 4sexies.

La restitution du droit de conduire, à l'échéance des durées de suspension prévues à l'alinéa qui précède s'effectue sans préjudice du droit du ministre de prendre à l'encontre du titulaire du permis une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2.

Lors de la restitution du droit de conduire le permis de conduire est à nouveau affecté de 12 points.

Pendant la durée d'application d'une suspension du droit de conduire les mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 restent sans effet.

La suspension du droit de conduire est provisoirement levée pour permettre aux intéressés de se rendre par le trajet le plus direct au lieu où est organisée la partie pratique de la formation dont question au premier alinéa de l'article 4*sexies*, d'y participer et de rentrer.

Paragraphe 4

Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article 4sexies, a droit à la reconstitution de 3 points sans que le nouveau total puisse cependant excéder 12 points, et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans. La durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, la durée d'application d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne comptent pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points.

L'option du premier alinéa du présent paragraphe n'est plus donnée dès le moment où, sous l'effet de condamnations judiciaires devenues irrévocables ou d'avertissements taxés dont l'intéressé s'est acquitté, le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit à zéro. Elle n'est pas non plus donnée dans un délai de 24 mois qui suit le terme d'une suspension du droit de conduire.

Paragraphe 5

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

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

La durée d'application d'une suspension du droit de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 3, la durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, et la durée d'application d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe.»

Paragraphe 6

(Dispositions transitoires concernant le permis à point maintenant caduques) (Loi du 22 mai 2015)

Art. 3.

Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement;

3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;
4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;
6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;
9. ~~l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg.~~

   l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ;
10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules précédemment immatriculés pour lesquels l'un ou l'autre document nécessaire à l'immatriculation fait défaut ;
11. l'équipement de certains véhicules avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires.

Art. 4.

~~(1) Les types de véhicules à moteur et les types de remorques qui sont destinées à y être attelées doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg des véhicules routiers qui y correspondent, répondre aux exigences des directives de l'Union européenne en matière de réception automobile et faire l'objet d'une réception conforme aux exigences de ces directives, dénommée réception par type européenne ou homologation européenne, et donnant lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Mémorial.~~

~~A défaut de réception par type européenne, ces types de véhicules doivent faire l'objet d'une réception par type nationale, qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné et présenté à l'immatriculation au Luxembourg, à moins que le véhicule routier à immatriculer fasse l'objet d'une réception nationale individuelle dont question au paragraphe 3.~~

(1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces règlements et directives sont repris(es) dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal Officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, ces véhicules doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle qui donne lieu à une fiche de réception nationale individuelle établie par l'autorité nationale compétente en la matière, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Un règlement grand-ducal détermine les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

(2) Tout véhicule à moteur ainsi que toute remorque qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique ayant sa résidence normale au Luxembourg ou qui appartient à ou est détenu par

une personne morale qui a son siège social au Luxembourg ne peut y être mis en circulation sur la voie publique qu'à condition d'y être immatriculé. Les véhicules routiers qui appartiennent ou qui sont détenus par une personne physique n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale n'y ayant pas son siège social ne peuvent être immatriculés que dans les limites déterminées par règlement grand-ducal.

~~En cas de changement remise en circulation au Luxembourg d'un véhicule qui y a été immatriculé et qui a changé de propriétaire, ce véhicule doit faire l'objet d'une transcription.~~

Tout changement de propriétaire ou de détenteur pour un véhicule en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une transcription d'une transcription du certificat d'immatriculation. Le changement du titulaire du certificat d'immatriculation pour un véhicule en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une nouvelle immatriculation de ce véhicule.

Les conditions sous lesquelles les véhicules routiers sont soumis à l'immatriculation sont arrêtées par un règlement grand- ducal qui détermine aussi les modalités de cette immatriculation ainsi que les critères de délivrance du certificat d'immatriculation requis en vue de la mise en circulation de ces véhicules sur la voie publique. Il peut en outre prévoir les conditions suivant lesquelles le ministre peut exempter certaines catégories de véhicules de l'immatriculation, les circonstances particulières dans lesquelles le ministre peut autoriser le report temporaire de l'immatriculation définitive d'un véhicule routier au Luxembourg, ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre peut autoriser la mise en circulation d'un véhicule routier sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

Les certificats d'immatriculation ainsi que les autorisations aux fins de l'apposition sur des véhicules routiers de signes distinctifs particuliers ou de plaques spéciales sont délivrés par le ministre. Ces documents sont remplacés pour les véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif par une fiche caractéristique dont un règlement grand-ducal détermine les inscriptions, et qui est délivrée par le Chef de l'Etat-major.

~~À condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé:~~

~~1. par le propriétaire détenteur du véhicule ainsi que par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été attribué au véhicule en vue de son immatriculation:~~

~~a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique;~~

~~b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4*bis*;~~

~~c) sur le trajet direct du véhicule vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection;~~

~~2. par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à ce garage ou cet atelier:~~

~~a) à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal;~~

~~b) dans un rayon de dix kilomètres autour du garage ou de l'atelier de réparation;~~

~~c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin.~~

À condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé:

1. par le propriétaire, futur détenteur ou futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ainsi que par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques

d'immatriculation arborant le numéro qui a été réservé ou alloué au futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule en vue de son immatriculation:

a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et l'Administration des douanes et accises et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique;

b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4*bis*;

c) sur le trajet direct du véhicule vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection;

2. par une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à cette personne physique ou morale:

a) à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou de l'entrepôt du véhicule, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal;

b) dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou du point de réparation du véhicule;

c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin.

~~(3) En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers par rapport au type réceptionné est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences.~~

~~A défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1er, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er, d'une réception nationale individuelle~~

(3) En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences législatives et règlementaires applicables.

À défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1er, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er, d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités des vérifications et contrôles visés ci-avant.

~~(4) Les modifications et les transformations d'un véhicule soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire ou le détenteur du véhicule en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1er avant la remise en circulation sinon, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues.~~

(4) Les modifications et les transformations d'un véhicule soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1er avant la remise en circulation sinon, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle

de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues.

~~Si les conditions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4bis sont réunies, le véhicule doit en outre être soumis à un contrôle technique, tel que prévu audit article 4bis.~~ Lorsque les modifications et les transformations dont question à l'alinéa 1er sont de nature à modifier la structure ou la conception technique d'un véhicule, en vue notamment d'en rendre possible un usage spécifique, cette modification ou transformation doit être réalisée selon les règles de l'art par un atelier technique légalement établi qui doit certifier l'exécution conforme de la modification ou transformation par une attestation de modification ou de transformation.

Un règlement grand-ducal détermine le modèle et les modalités de délivrance de l'attestation de modification ou de transformation visée à l'alinéa 2 ainsi que les modalités du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er.

Si la transformation ou modification n'a pas fait l'objet d'une inscription au champ remarques du certificat d'immatriculation, conformément aux exigences reprises sous l'alinéa 1er, au moment de la présentation du véhicule à un contrôle technique, une défectuosité ou non-conformité majeure est constatée. Un certificat de contrôle technique est délivré conformément aux dispositions prévues à l'article 4*bis*, paragraphe 4, point 2.

(5) Lorsque le châssis ou le cadre ou une partie du châssis ou du cadre d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg a été remplacé, lorsque la visibilité ou la lisibilité du numéro d'identification du véhicule est entravée, ou lorsque malgré son caractère obligatoire, ce numéro fait défaut, la SNCA procède respectivement à la réinscription de ce numéro ou à l'inscription d'un nouveau numéro à un endroit facilement accessible du véhicule.

(6) Les numéros d'immatriculation pour les véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les numéros de plaque rouge et les numéros d'identité pour les véhicules routiers non soumis à l'immatriculation et mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale sont, le cas échéant, attribués par le ministre. Les numéros d'identité des véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif sont attribués par le Chef de l'Etat-major.

Nul ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro d'immatriculation particulier. L'attribution des numéros d'immatriculation se fait en série courante dans l'ordre alphabétique et numérique selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal. ~~Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur déterminé.~~ Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un titulaire du certificat d'immatriculation déterminé.

~~Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulière de numéros dictées notamment par des considérations de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier.~~

Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulières de numéros dictées notamment par des considérations de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier.

~~Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être accordés sur demande écrite, moyennant paiement d'une taxe; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales.~~ Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur à 250 euros, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal; des montants différents peuvent être prévus en fonction des conditions d'octroi et de la composition des numéros.

Est considéré comme numéro d'immatriculation personnalisé tout numéro attribué en dehors de l'ordre alphanumérique de la série courante et des séries spéciales.

~~Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'au retrait de la circulation, de la destruction ou de l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau propriétaire ou détenteur, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant.~~

Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'à la mise hors circulation, la destruction ou l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant.

(7) Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que des opérations de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4. Il peut en outre charger la SNCA du traitement des données générées par ces tâches administratives ainsi que par les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1, 3 et 6 l'article 4*bis*.

~~Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, la SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre dans le cadre de cette gestion, est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires et détenteurs des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.~~

La SNCA est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires, aux détenteurs et aux titulaires d'un certificat d'immatriculation des véhicules routiers, et aux preneurs d'assurance, pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Pour attester la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurances autorisée.

Les données communiquées par les compagnies d'assurances, en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier, sont précisées dans un règlement grand-ducal ; elles comportent certaines données techniques du véhicule et les données personnelles du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, et, le cas échéant, les données personnelles du preneur d'assurance.

La SNCA met également à disposition, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, les données techniques du véhicule à immatriculer, à l'entreprise d'assurances qui est titulaire du contrat de responsabilité civile automobile, si elles sont disponibles.

Pour la même finalité de l'immatriculation d'un véhicule routier, la SNCA peut recevoir la confirmation de l'acquittement de la taxe sur la valeur ajoutée suite à une communication effectuée par l'Administration des douanes et des accises. Dans le cadre de cet échange, le numéro de châssis du véhicule est saisi. Afin de vérifier les informations relatives au véhicule déclaré, des données techniques supplémentaires du véhicule peuvent être consultées, selon les modalités fixées par un règlement grand-ducal, et le nom(s), prénom(s) et adresse de la personne ayant procédé à l'acquittement de la taxe peuvent être communiqués.

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'Etat a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

La SNCA a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

L'ensemble des échanges de données, dans les conditions des alinéas précédents, sont effectués par le biais des systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'Etat à ces fins. L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

Sans préjudice des taxes prévues par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la circulation et la conduite de véhicules, le prix que la SNCA peut percevoir pour les prestations effectuées en vue de l'immatriculation des véhicules routiers ne peut pas dépasser le montant de 50 euros par opération, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Un règlement grand-ducal détermine la mise en œuvre de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que le prix que la SNCA est en droit de percevoir en vertu de l'alinéa 4.

Les fabricants des plaques d'immatriculation communiquent à la SNCA les informations à leur disposition concernant les requérants de plaques d'immatriculation afin d'assurer la traçabilité de leur délivrance Un règlement grand-ducal en détermine les modalités.

~~(8) A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique d'avoir été mis valable- ment hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée, lorsque le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans . Ces délais sont portés à quatre ans pour les véhicules historiques. La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique.~~

(8) La validité d'un certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque :

a) l'échéance de validité est atteinte;

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

c) le véhicule a été perdu ou volé ;

d) le véhicule a été déclaré détruit ou hors usage ;

e) le véhicule est cédé à un nouveau propriétaire ;

f) le véhicule a été modifié ou transformé en violation d'une des modalités prévues au paragraphe 4 ;

g) pour un véhicule soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

h) pour un véhicule soumis à l'immatriculation mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

i) pour un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

j) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation n'a plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg depuis plus de 6 mois ;

k) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation dont le véhicule doit être présenté à un contrôle technique supplémentaire conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 3 ne dispose plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg.

La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique.

(9) Le ministre peut retirer des certificats d'immatriculation périmés ou couvrant des véhicules routiers qui ne répondent pas aux indications du procès-verbal de réception ou du certificat de conformité européen ou national ou qui présentent une ou plusieurs défectuosités ou non-conformités comportant un danger immédiat pour la circulation Dans les mêmes conditions il peut aussi retirer les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers et aux plaques spéciales sous le couvert desquels des véhicules routiers sont mis en circulation sur la voie publique ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation.

(10) ~~Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles.~~ Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. La décision ministérielle est motivée.

(11) Le refus de remettre aux fonctionnaires de la Police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait des documents mentionnés au paragraphe 9 et des plaques rouges est puni d'une amende de 251 à 5 .000 euros.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 .000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura importé ou mis en vente des véhicules routiers ou des éléments et composants de véhicules routiers qui ne satisfont pas aux exigences du présent article.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500 .000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel :

1° fait une fausse déclaration ;

2° falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service ;

3° dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception ;

4° utilise des dispositifs d'invalidation ;

5° refuse l'accès aux informations.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500 .000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type.

Le fait de mettre en circulation ou de faire circuler un véhicule routier muni d'une plaque portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule routier dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer des poursuites pénales contre un tiers est puni d'un emprisonnement de deux mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5 .000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent paragraphe prononcera la confiscation de l'objet du délit même si celui-ci n'appartient pas au condamné.

Art. 4*bis*.

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

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

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

~~Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 :~~

~~1. au moins annuellement pour~~

~~a) les autobus et les autocars;~~

~~b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;~~

~~c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3 .500 kg;~~

~~d) les camionnettes;~~

~~2. e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 .500 kg ;~~

~~3. les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y com o0 pris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;~~

~~4. les remorques destinées au transport de personnes;~~

~~5. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour~~

~~a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;~~

~~b) les véhicules historiques;~~

~~c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question .~~

~~a) au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers .~~

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

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :

   a) les camionnettes;

   b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg;

c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;

d) les remorques destinées au transport de personnes.

2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement ministériel, pour les véhicules suivants :

   a) les autobus et les autocars;

   b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;

   c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg.

3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :

   a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;

   b) les véhicules historiques;

   c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2, et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an.

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

~~Par dérogation aux dispositions qui précèdent, si lors du contrôle technique périodique d'un véhicule routier dont question au point 1. sous a) à c) de l'alinéa qui précède, une défectuosité ou une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement grand-ducal, est constatée, l'échéance du prochain contrôle technique périodique est ramenée à six mois .~~

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, chaque contrôle technique supplémentaire réalisé plus de huit semaines avant l'expiration du certificat de contrôle technique en cours de validité, est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dans les conditions reprises à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. Toutefois, la validité du certificat de contrôle technique établi suite à un contrôle technique volontaire, ne relevant aucune défectuosité majeure ou critique, ne peut être inférieure à celle inscrite sur le certificat de contrôle technique précédent.

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

~~1. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h;~~

~~2. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;~~

~~3. les cyclomoteurs et les quadricycles légers;~~

~~4. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et qui ne sont pas destinés à dépasser 25 km/h, lorsqu'ils traînent un ou plusieurs autres véhicules;~~

~~5. les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1950~~

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

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

(2) Le certificat de contrôle technique d'un véhicule routier précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du paragraphe 1er. En cas de doute, la validité du certificat de contrôle technique peut être vérifiée avant de le reconnaître.

(3) Tout véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg fait en outre l'objet d'un contrôle technique dans les cas suivants:

1. après un accident ayant rendu nécessaire une réparation importante d'au moins un des principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins;
2. avant sa remise en circulation sur la voie publique, sur instruction de la SNCA, dans le cas d'un contrôle de conformité du véhicule effectué dans les conditions des paragraphes 3 et 4 de l'article 4 et ayant révélé une défectuosité ou une non-conformité de nature à en affecter la sécurité;
3. sur convocation spéciale du ministre, en cas de défectuosité technique d'un organe pouvant affecter la sécurité du véhicule, à signaler au ministre par la compagnie d'assurance qui a fait constater cette défectuosité par un expert qu'elle a désigné à la suite d'un accident n'ayant pas donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal de la part des fonctionnaires de la Police grand-ducale ou en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de défectuosité grave ou de non-conformité manifeste constatée sur le territoire national de celles-ci dans le cadre d'un contrôle technique routier sur leur territoire;
4. sur convocation spéciale du ministre, en cas de non-conformité manifeste du véhicule aux caractéristiques techniques figurant au procès-verbal d'agréation ou de défectuosité technique manifeste du véhicule, constatés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises.

L'obligation du contrôle technique visée aux points 2., 3. et 4. de l'alinéa 1er s'applique à l'ensemble des véhicules routiers, à l'exception de ceux mus par la seule force musculaire.

(4) Les constatations faites par les inspecteurs de contrôle technique lors du contrôle d'un véhicule routier sont inscrites sur le certificat de contrôle technique établi par l'organisme de contrôle technique.

La personne présentant le véhicule routier au contrôle est informée de toutes les défectuosités ou non-conformités identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.

Les défectuosités ou non-conformités constatées lors des contrôles techniques des véhicules routiers sont classées dans l'une des catégories suivantes:

1. Si les défectuosités ou non-conformités critiques constatées sur un véhicule routier constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ont une incidence négative sur l'environnement, la circulation de ce véhicule est interdite jusqu'à la réparation des défectuosités constatées ou jusqu'à la mise en conformité du véhicule et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler;
2. Les défectuosités ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule routier, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, voire d'autres anomalies importantes, sans pour autant comporter un danger immédiat pour la circulation, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable pour 4 semaines. Durant cette période, le certificat permet la mise en circulation du véhicule routier sur la voie publique au Luxembourg:
   a) entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;
   ~~b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;~~
   ~~c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.~~
   b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule;
   c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.

   Après réparation des défectuosités ou redressement des non-conformités, le certificat de contrôle technique est valable sans restriction pendant le temps restant de la durée de validité y inscrite.
3. Les défectuosités ou non-conformités mineures n'ayant aucune incidence notable sur la sécurité du véhicule routier ou sur l'environnement, ou d'autres anomalies mineures, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

Toutefois, les véhicules routiers dont question à l'alinéa 5 du paragraphe 1 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1, faire l'objet d'un contrôle endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique.

~~Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune défectuosité ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1.~~

Le contrôle technique complémentaire qui ne révèle aucune défectuosité ni non-conformité, réalisé suite à la constatation d'une défectuosité majeure ou critique lors d'un contrôle technique périodique, donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité :

a) d'un an, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 1 et 2;

b) de deux ans, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 3;

c) de deux ans pour le contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite au premier contrôle technique périodique, sans pour autant dépasser une durée de 6 ans à compter de la première mise en circulation du véhicule routier, et d'une validité d'un an pour chaque contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite à un contrôle technique périodique ultérieur, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 4.

Toutefois, les véhicules routiers dont question au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 2 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique, suite à la constatation d'une défectuosité ou une non-conformité mineure, ayant une incidence directe sur la sécurité du véhicule, faire l'objet d'un contrôle technique complémentaire endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique. Si aucune défectuosité ni non-conformité n'est constatée, le contrôle technique complémentaire donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an.

Un véhicule routier dont les défectuosités ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 3 est classé dans la catégorie correspondant à la défectuosité ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs défectuosités ou non-conformités des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle fixé par règlement grand-ducal peut être classé dans la catégorie suivante des défectuosités ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défectuosités ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les défectuosités et les non-conformités constatées sont documentées sur le certificat de contrôle technique.

En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs défectuosités ou non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une période de vingt-huit jours. Si une défectuosité critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. ~~L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule.~~ L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après le passage au contrôle technique, au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

(5) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir du jour du contrôle technique. Toutefois, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir de l'échéance de la validité du dernier certificat de contrôle technique valable pour la durée légale, si le contrôle technique est effectué endéans les huit semaines précédant l'échéance de la validité dudit certificat.

Dans la mesure où plusieurs durées de validité du certificat de contrôle technique sont susceptibles de s'appliquer à un véhicule routier déterminé le jour de la délivrance du certificat, l'échéance la plus rapprochée est d'application, exception faite des véhicules historiques ainsi que des véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

Pour ce qui est des véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg, l'émission d'un nouveau certificat de contrôle technique avant l'expiration de l'ancien certificat annule de plein droit la validité de ce dernier.

(6) Sans préjudice des contrôles techniques visés aux paragraphes 1 et 3, les véhicules qui circulent sur le territoire du Luxembourg, et qui sont énumérés au présent alinéa, peuvent être immobilisés en vue d'être soumis de manière inopinée à un contrôle technique routier dans les limites prévues à cet effet par le droit de l'Union européenne et selon les modalités à fixer par règlement grand-ducal:

1. les autobus et les autocars;
2. les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
3. les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3 .500 kg;
4. les tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales.

Les défectuosités ou non-conformités constatées à l'occasion du contrôle technique routier sont classées conformément aux dispositions du paragraphe 4.

Si lors d'un contrôle technique routier la ou les défectuosités ou non-conformités constatées sont à classer comme critiques conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule concerné est interdite sur la voie publique. Le véhicule est immobilisé selon les modalités prévues au paragraphe 1 de l'article 17 jusqu'à sa réparation ou sa mise en conformité, sinon son dépannage vers un atelier en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Toutefois, la conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces défectuosités ou non-conformités peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux défectuosités ou non- conformités techniques

en question pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

Si lors d'un contrôle technique routier une défectuosité ou une non-conformité constatée est à classer comme majeure conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule est interdite sur la voie publique en-dehors du trajet direct vers un atelier situé à moins de 30 km du lieu de contrôle en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Cette restriction est levée dès que le véhicule est réparé ou mis en conformité.

Lorsqu'une ou plusieurs défectuosités ou non-conformités majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg, l'inspecteur de contrôle technique peut décider que le véhicule doit subir un contrôle technique complet dans un délai donné. Le suivi, et en particulier l'échange d'information, en cas de défectuosités ou non-conformités majeures ou critiques constatées sur un véhicule immatriculé dans un autre pays, est réglé par voie de règlement grand-ducal.

À compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent par voie électronique au ministre les informations relatives au contrôle technique routier. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Tout contrôle technique intervenant dans les conditions du présent paragraphe et donnant lieu à la constatation d'une ou de plusieurs défectuosités ou non-conformités critiques ou majeures à la suite d'un contrôle approfondi oblige le conducteur du véhicule contrôlé à payer le contrôle selon le barème tarifaire appliqué à cet effet par l'organisme de contrôle technique. Le tarif ainsi appliqué, qui est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle, est fixé par règlement grand-ducal.

(7) ~~Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles.~~ Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. Le ministre peut charger la commission du contrôle technique, instituée en vertu du paragraphe 4 de l'article 4*ter*, de l'instruction du dossier. À cette fin, celle-ci peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La décision ministérielle est motivée.

(8) Un véhicule routier soumis au contrôle technique peut être mis en circulation sur la voie publique sans être couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité dans les hypothèses énumérées à l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4.

Art. 4*ter*.

(1) Tout organisme effectuant le contrôle technique de véhicules routiers doit être titulaire d'un agrément délivré par le ministre. En vue de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit remplir les conditions suivantes:

1. avoir une personnalité juridique propre;
2. être titulaire d'une autorisation d'établissement répondant aux exigences de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales;
3. effectuer le contrôle technique à titre principal;
4. disposer d'un centre de contrôle technique qui est:
   – conforme aux exigences relatives au lieu d'exploitation, tel que défini à l'article 5 de la loi précitée du 2 septembre 2011,
   – aménagé et équipé en vue de permettre l'ensemble des contrôles dont question à l'article 4bis, hormis ceux visés au paragraphe 6 de cet article;
5. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règle-

ment grand-ducal, qui règle en outre les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique;

6. respecter les exigences des paragraphes 2, 3, 6 et 7 et disposer du personnel remplissant les conditions du paragraphe 3, alinéas 2 et 3;
7. s'abstenir de toute activité incompatible avec l'indépendance de son jugement et de son intégrité en ce qui concerne ses activités de contrôle technique et veiller aux mêmes garanties d'indépendance de jugement et d'intégrité de la part de son personnel.
8. Avoir une preuve de paiement dudit agrément.

L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et incessible.

(2) La capacité financière dont doit justifier l'organisme consiste à disposer des ressources financières requises pour faire face à tout moment pendant une période d'au moins un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément à ses obligations actuelles et potentielles sur des bases réalistes.

L'examen de la capacité financière s'effectue sur base des comptes annuels de l'organisme, d'un plan d'entreprise portant sur un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément ainsi que du rapport d'un réviseur d'entreprise agréé, accompagné de tous les documents requis à établir par un ou plusieurs établissements bancaires et par les autorités administratives compétentes.

Les informations à joindre à la demande et à apprécier dans le rapport du réviseur d'entreprises agréé doivent comporter au moins les éléments suivants:

1. ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;
3. capital d'exploitation;
4. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et équipements;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'organisme;
6. absence d'arriérés d'impôts ou de cotisations sociales.

Le rapport du réviseur d'entreprises agréé doit en outre établir que l'organisme dispose de moyens financiers suffisants pour assurer à tout moment les conséquences de sa responsabilité civile. Il est satisfait à cette obligation soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'organisme, soit par la présentation d'une garantie bancaire suffisante.

(3) L'organisme de contrôle technique est tenu d'apporter la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'il a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exécuter, diriger et surveiller de manière sûre et efficace les opérations de contrôle technique conformément à la législation applicable en matière de contrôle technique des véhicules routiers.

Il doit respecter les dispositions légales concernant la sécurité, la santé, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service ainsi que de ses clients.

Il doit établir que son personnel, responsable d'effectuer les opérations de contrôle technique, est titulaire d'un agrément en tant qu'inspecteur de contrôle technique valable, délivré par le ministre conformément à l'article 4quater.

L'organisme doit tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, informations et données renseignant sur l'état du ou des centres de contrôle technique qu'il exploite de même que sur les moyens et mesures de protection et de prévention mis en œuvre. Il doit disposer d'un système d'assurance-qualité qui est accrédité selon les normes techniques à déterminer par règlement grand-ducal.

(4) Pour obtenir un agrément, l'organisme doit présenter au ministre, par lettre recommandée avec accusé de réception, une demande comprenant tous les renseignements nécessaires à son appréciation, prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre accuse réception du dossier de la demande dans les quinze jours à compter de cette réception; il indique le délai légal dans lequel sa décision est censée intervenir et il invite le demandeur à lui communiquer tout document manquant qu'il juge nécessaire pour l'instruction du dossier. L'envoi des pièces manquantes fait l'objet d'un nouvel accusé de réception du ministre adressé au demandeur dans les quinze jours à compter de la réception desdites pièces.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.

Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a intro- duit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1 .100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Les frais sont fixés par règlement grand-ducal.

La décision ministérielle intervient au plus tard dans les trois mois à compter de la réception du dossier complet. Ce délai peut exceptionnellement être prorogé d'un mois si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial. L'absence de décision ministérielle dans les délais impartis vaut agrément tacite.

(5) Tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément doit être notifié sans délai au ministre par son titulaire qui, le cas échéant, doit requérir la modification de l'agrément. La procédure de modification suit les modalités de celle prévue en vue de sa délivrance.

(6) L'organisme de contrôle technique doit pouvoir établir à tout moment qu'il satisfait aux exigences de capacité financière et de capacité professionnelle spécifiées aux paragraphes 2 et 3.

L'organisme de contrôle technique doit être accrédité conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil. Les frais de cette accréditation sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

L'ouverture hebdomadaire de tout centre de contrôle technique exploité par l'organisme de contrôle technique doit s'étendre sur au moins quarante heures en dehors des semaines comportant un jour férié légal et sans préjudice de la possibilité de fermer annuellement le centre pendant deux semaines au maximum en vue de pourvoir à son entretien technique. Toute fermeture due à des circonstances supplémentaires exceptionnelles doit être autorisée au préalable par le ministre.

En outre, le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément sont remplies. Il charge la commission du contrôle technique de cette mission. Le titulaire de l'agrément est tenu d'assurer l'accès aux installations et aux équipements techniques ainsi qu'aux documents techniques et pièces comptables en vue de la vérification en question. Les frais relatifs à cette vérification sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

(7) L'organisme de contrôle technique met à disposition ses inspecteurs à un tiers, qui met à disposition de l'organisme des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et qui remplit les conditions suivantes:

1. être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011;
2. justifier d'une autorisation établie en vertu de la législation sur les établissements classés valable pour le site d'exploitation où le contrôle technique est effectué;
3. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions de fonctionnement et de vérification déterminés par règlement grand- ducal;
4. avoir conclu un contrat d'assurance couvrant les dommages que peuvent être causés lors des opérations de contrôle technique;
5. garantir aux inspecteurs de pouvoir effectuer le contrôle technique en toute indépendance.

Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, dont un modèle-type peut être arrêté par règlement grand- ducal. La tarification de cette mise à disposition a lieu sur base d'un prix forfaitaire arrêté par voie de règlement grand- ducal.

(8) Le ministre peut retirer un agrément, si le titulaire ne l'a pas utilisé dans les deux ans suivant la délivrance, si le titulaire a cessé son activité depuis plus de deux ans, s'il a été mis en liquidation judiciaire, s'il a fait l'objet d'un jugement déclaratif de faillite ou si l'autorisation d'établissement dont question au paragraphe 1er a été retirée.

Il peut suspendre ou retirer l'agrément, lorsque des motifs sont donnés qui auraient justifié le refus de délivrer l'agrément, ou lorsque le titulaire a violé gravement ou de façon répétée les conditions de l'agrément ou les dispositions légales européennes ou nationales en matière de contrôle technique des véhicules routiers ou en matière de sécurité ou de droit du travail, ou lorsque en cas de difficulté financière de l'organisme, il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration satisfaisante dans un délai raisonnable.

Sauf dans les cas visés à l'alinéa 1er, les décisions de suspension ou de retrait de l'agrément prises par le ministre sont précédées d'une enquête administrative à effectuer par la commission du contrôle technique. À cet effet, la commission instruit les dossiers et entend les représentants de l'organisme. Elle peut s'entourer de toutes les informations qu'elle juge utiles et peut s'adjoindre des experts. La commission présente au ministre les résultats de son enquête dans un avis motivé qui contient une proposition sur la décision à prendre.

Les représentants de l'organisme sont convoqués devant la commission du contrôle technique par lettre recommandée avec accusé de réception au moins dix jours avant l'audition pour être entendus en leurs observations et moyens. L'instruction est réputée contradictoire au cas où les représentants de l'organisme, bien que dûment convoqués, n'ont pas comparu devant la commission du contrôle technique.

(9) Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 25 .000 euros, ou de l'une de ces peines seulement, celui qui a procédé au contrôle technique de véhicules routiers sans être en possession de l'agrément prévu au paragraphe 1. Est puni des mêmes peines, le titulaire de l'agrément prévu au paragraphe 1, qui n'a pas, conformément au paragraphe 5, notifié au ministre tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément.

La condamnation d'un organisme ou d'un de ses dirigeants ayant procédé à des contrôles techniques de véhicules routiers sans agrément en cours de validité donne lieu à l'application des dispositions de l'article 40 de la loi précitée du 2 septembre 2011.

Art. 4*quater*.

(1) En vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique dont question à l'article 4ter, l'intéressé doit

1. être détenteur du certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique délivré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
2. avoir une connaissance adéquate des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;
3. posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour effectuer des opérations de contrôle technique.

Les inspecteurs autorisés à effectuer des contrôles techniques avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensés de l'exigence dont question au point 1 de l'alinéa 1er.

(2) La qualification en vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique comporte une formation de base et un examen, organisés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'accès à la formation de base, les points enseignés, les modalités de l'organisation de la formation de base et de l'examen ainsi que les conditions d'admission à l'examen et les conditions de réussite des candidats.

En cas de réussite à cet examen, la qualification est attestée par la délivrance au candidat d'un certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions selon les modalités fixées par règlement grand-ducal.

Le contrôle général de la formation de base et de l'examen est assuré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La participation à la formation de base est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1 .000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'intéressé.

Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.

(3) L'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique est strictement personnel et incessible.

Avant d'entrer en fonction, l'inspecteur de contrôle technique prête devant le ministre le serment suivant: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité ».

~~L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation par le ministre ayant la formation professionnelle dans ses attributions. Il doit être restitué sans délai au ministre.~~

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation par le ministre ayant la formation professionnelle dans ses attributions. Il doit être restitué sans délai au ministre.

La participation à la formation continue est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1 .000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'organisme pour le compte duquel l'inspecteur effectue des contrôles techniques.

(4) L'agrément ministériel peut être retiré, sa durée de validité limitée, son octroi ou son renouvellement refusé, s'il est établi que son titulaire est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne remplit plus les conditions à la base de sa délivrance ou si celui-ci n'a pas respecté son serment.

À ces fins, le ministre peut charger la commission du contrôle technique dont question au paragraphe 4 de l'article 4*ter* de procéder à l'instruction du dossier et d'émettre un avis sur la conformité du dossier avec les dispositions du présent article. »

Art. 4*quinquies*.

Le ministre peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de sa direction et de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des installations et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement desdites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce

changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire.

Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de l'agrément.

Art. 4*quinquies*-1.

Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir reçu l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25 000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisées par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Art. 4*sexies*.

Un règlement grand-ducal déterminera les modalités de la formation complémentaire à l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire, à laquelle seront soumis les conducteurs en période de stage, ainsi que les personnes qui ont fait l'objet d'une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2, ou auxquelles s'appliquent les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis. Les personnes agréées pour enseigner cette formation complémentaire sont tenues au secret professionnel s'agissant des informations qui peuvent leur être communiquées par le ministre dans l'intérêt d'une adaptation individuelle de la formation.

Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité de cette formation un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

– avoir fait l'objet d'une certification d'assurance-qualité;
– disposer d'un centre de formation qui comporte au moins trois pistes d'exercices ainsi que d'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés;
– occuper des moniteurs

– ayant les connaissances linguistiques et pédagogiques requises pour enseigner la formation dispensée par le centre;
– détenant depuis trois ans au moins la catégorie de permis de conduire prescrite pour la conduite des véhicules utilisés pour la formation pratique;
– justifiant d'une pratique régulière de la conduite des véhicules en question;
– ayant participé pendant les derniers douze mois à un cours de formation continue d'au moins deux jours dans un autre centre de conduite qui dispense une formation conforme aux exigences du présent article;
– avoir conclu une assurance pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Les modalités de mise en place de la certification d'assurance qualité et le détail des conditions auxquelles doivent répondre les moniteurs ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.

Sans préjudice de l'observation de la législation concernant la conservation de la nature et des ressources naturelles, le Gouvernement est autorisé à acquérir les terrains et à faire procéder à l'aménagement de l'infrastructure requise pour dispenser cette formation. Les travaux en cause sont déclarés d'utilité publique.

Le prix que le ou les organismes de formation sont autorisés à percevoir à charge des candidats aux cours de formation précités est fixé par règlement grand-ducal.

Art. 5.

1. Au sens de la présente loi et des règlements pris en son exécution, les voies publiques comprennent la voirie de l'Etat et la voirie communale.

Font partie de la voirie de l'État :

– les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs, appelées encore grande voirie ;
– les routes nationales et les chemins repris, appelés encore voirie normale ;
– les itinéraires cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, appelés encore itinéraires cyclables nationaux.

Font partie de la voirie communale, les voies publiques dépendant des communes, dont notamment les chemins communaux, les chemins ruraux et les chemins vicinaux.

2. Dans les conditions prévues par le présent article des règlements grand-ducaux peuvent réglementer ou interdire la circulation sur des tronçons déterminés de la voie publique avec effet permanent ou temporaire.

Ces règlements grand-ducaux ont pour objet en particulier de régler la circulation des véhicules sur rail qui empruntent la voie publique et en général d'édicter les prescriptions concernant la circulation :

– sur la grande voirie de l'État ;
– sur la voirie normale de l'État et les itinéraires cyclables nationaux, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 ;
– sur la voirie communale lorsqu'ils s'appliquent également à un ou plusieurs tronçons de la voirie de l'État et qu'ils sont édictés dans l'intérêt de la sécurité ou de la commodité des usagers de la route et des riverains et que cet intérêt n'est pas confiné au territoire d'une seule commune.

Il en est exceptionnellement de même pour suppléer à la carence des communes de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations, lorsque l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains l'exige.

La publication des règlements qui, le cas échéant, peuvent intervenir sur base de la délégation de compétence prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en vue de l'exécution de la présente loi sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Mention du règlement et de sa publication est faite en outre au Mémorial.

A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur le jour de leur publication.

3. Dans les limites et selon les distinctions faites au présent article, les autorités communales peuvent réglementer ou interdire en tout ou en partie, temporairement ou de façon permanente la circulation sur les voies publiques du territoire de la commune pour autant que ces règlements communaux concernent la circulation sur la voirie communale ainsi que sur la voirie normale de l'État et les itinéraires cyclables nationaux situés à l'intérieur des agglomérations.

Ces règlements communaux sont soumis à l'approbation du Ministre de l'Intérieur et du ministre.

Les communes peuvent en particulier réglementer le stationnement et le parcage dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route ainsi que dans l'intérêt de la qualité de vie des riverains et du développement ordonné des agglomérations. Elles peuvent, notamment sur les voies publiques des quartiers résidentiels, prévoir des modalités particulières d'utilisation des emplacements de stationnement et de parcage en faveur des véhicules des résidents. Elles peuvent aussi ré- server le stationnement et le parcage de certains emplacements signalés comme tels aux véhicules utilisés par des personnes dont la mission ou la condition physique justifie pareille dérogation; cette dérogation s'applique particulièrement aux véhicules de la police grand-ducale et des représentations étrangères officielles ainsi qu'à ceux servant au transport de personnes handicapées, aux emplacements qui leur sont spécialement réservés et qui sont signalés comme tels.

Les communes peuvent soumettre le stationnement et le parcage sur certaines voies publiques au paiement d'une taxe; ces taxes ont le caractère d'impôts communaux. Elles sont dédommagées sur base forfaitaire pour le déchet de recettes résultant du non-paiement des taxes de stationnement et de parcage sur leur territoire respectif. L'assiette de ce dédommagement est constituée par le montant des avertissements taxés décernés en matière de stationnement et de parcage payants. Le montant du dédommagement correspond à 75% du taux réglementaire appliqué aux termes du catalogue des avertissements taxés; les modalités de calcul des parts revenant aux différentes communes concernées sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas d'urgence les règlements communaux peuvent être édictés par le collège des bourgmestre et échevins dans les formes et avec les effets prévus à l'article 58 de la loi communale, étant entendu qu'au sens du présent article le terme «les autres événements imprévus» désigne notamment les cas de force majeure qui sont dus à un événement naturel tel qu'une inondation ou un glissement de terre, à un accident de la circulation ou à une panne ou une rupture d'une infrastructure souterraine exigeant une intervention directe, et qui empêchent totalement ou partiellement la circulation sur un ou plusieurs tronçons de la voie publique ou risquent d'occasionner des dangers ou des dommages pour les usagers de la route. Lesdits règlements sont dispensés des approbations ministérielles, en attendant que la délibération confirmative éventuelle du conseil communal soit approuvée par les ministres compétents.

Dans la limite des compétences du présent paragraphe 3, le collège des bourgmestre et échevins peut également édicter des règlements de circulation dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures et qui entrent en vigueur au plus tard trente jours après la date de la décision du collège des bourgmestre et échevins. Ces mesures sont dispensées d'une délibération confirmative du conseil communal.

Les règlements communaux s'appliquant sur des tronçons de routes nationales situés à l'intérieur des agglomérations, qui concernent la limitation de la vitesse, la limitation de l'accès à la voirie, la priorité et l'affectation de l'espace routier, ne peuvent être édictés que suite à l'accord préalable du ministre des Travaux Publics et du ministre. Cet accord n'est pas requis dans le cas des règlements édictés par le collège des bourgmestre et échevins et dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures. Dans le cas des règlements d'urgence édictés par le collège des bourgmestre et échevins, cet accord est requis avant la confirmation éventuelle de ces règlements par le conseil communal.

4. Un règlement grand-ducal déterminera un réseau d'itinéraires de rechange servant à dévier le trafic automobile en cas de fermeture ou d'existence d'un passage difficile à caractère temporaire sur un ou plusieurs tronçons déterminés de la grande voirie. Il déterminera les règles de circulation et de signalisation routières applicables sur l'itinéraire de rechange dès que la déviation sera d'application.

5. Aux passages à niveau avec les chemins de fer, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est chargé de la pose et de l'entretien de la signalisation. Les frais afférents sont supportés par le Fonds du Rail. Les aménagements en question sont sou- mis à l'autorisation préalable du Ministre des Travaux

Publics, s'il s'agit d'un croisement de la voie ferrée avec la voirie de l'Etat, et des autorités communales territorialement compétentes s'il s'agit d'un croisement avec la voirie vicinale.

Art. 6.

a) Les officiers de police judiciaire, les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées spécialement habilités à cet effet par le directeur de cette administration sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions légales et réglementaires et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions.

b) Dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers ainsi que, pour autant que la masse maximale des véhicules à contrôler dépasse 3 .500 kg, par les articles 11 et 17, paragraphe 1, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions de la présente loi et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions.

Art. 7.

Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1er, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à ~~250~~ 1.000 euros. Cette amende a le caractère d'une peine de police.

Toutefois, l'amende est de 25 à ~~500~~ 2.000 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

a) vitesse dangereuse selon les circonstances;

b) inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;

c) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;

d) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;

e) inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;

f) inobservation du signal C,1a;

g) omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;

h) inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;

i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède;

j) infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;

k) inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;

~~l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;~~

~~m) mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;~~

l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;

m) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation, d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;

n) défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);

o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, ~~qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.~~ telles que libellées aux points 12 et 13 de l'article 2*bis* ;

p) inobservation des prescriptions relatives au chargement des véhicules routiers, telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2*bis*;

q) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire ou le détenteur, d'un véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance.

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

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

Art. 8.

Les articles 58, 565 et 566 du code pénal sont applicables aux infractions punies par l'article 7 de la présente loi. Toutefois, le délai prévu par ledit article 565 est porté à trois ans.

Art 8*bis*.

Sera passible d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 .000 euros ou d'une de ces peines seulement toute personne qui aura mis en vente, vendu, acquis, importé, détenu, utilisé, adapté, placé, appliqué ou transporté à un titre quelconque un appareil, dispositif ou produit destiné soit à déceler la présence, soit à perturber le fonctionnement d'instruments servant à la constatation des infractions punies en vertu de la présente loi et des règlements pris en son exécution.

Sans préjudice des dispositions des articles 42 et 43 du code pénal, le jugement de condamnation prononcera la confiscation de l'objet du délit, même si celui-ci n'appartient pas au condamné.

Art. 9.

Tout usager de la voie publique qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un accident, aura pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, sera puni, même si l'accident n'est pas imputable à sa faute, d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10 .000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 9*bis*.

Par dérogation à l'article 419 du Code pénal l'homicide involontaire commis en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution est puni d'un emprisonnement de 3 mois à 5 ans et d'une amende de 500 à 25 .000 euros.

S'il n'est résulté du défaut de prévoyance ou de précaution que des coups ou des blessures, le coupable est puni, par dérogation à l'article 420 du Code pénal, d'un emprisonnement de 8 jours à 3 ans et d'une amende de 500 à 12 .500 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 10.

Sera passible des peines prévues à l'article 9 celui qui aura abandonné un véhicule ou une épave de véhicule sur la voie publique.

~~Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parqué pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique et que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand- ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.~~

Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parqué pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique et que son propriétaire, son détenteur ou le

titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, le délai est ramené à 24 heures. ~~Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.~~ Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité de la circulation routière, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Le délai est de 8 jours, lorsque le véhicule est immobilisé dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique.

Pour les véhicules parqués dans un parc payant destiné au parcage à longue durée, le délai d'un mois ne commence que le jour de l'échéance de la durée maximale de parcage autorisée.

~~Est également considéré comme abandonné le véhicule qui a été immobilisé dans les conditions des hypothèses sous 2) et 4) du paragraphe 1er de l'article 17, et qui n'a pas été déplacé dans les 8 jours après l'échéance du délai que les membres de la police grand-ducale ont imparti pour ce faire à son conducteur ou à son propriétaire ou à son détenteur.~~

Est également considéré comme abandonné le véhicule qui a été immobilisé dans les conditions des hypothèses sous 2) et 4) du paragraphe 1er de l'article 17, et qui n'a pas été déplacé dans les 8 jours après l'échéance du délai que les membres de la police grand-ducale ont imparti pour ce faire à son conducteur, à son propriétaire, à son détenteur ou au titulaire de son certificat d'immatriculation.

~~**Art. 10bis.**~~

~~Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1 .000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule.~~

Art. 11.

~~1.~~ (1) Le conducteur d'un véhicule ou ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 .000 euros ou d'une de ces peines seulement. ~~Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.~~ Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.

~~2. S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés au paragraphe 1er, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire ou du détenteur du véhicule.~~

(2) S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés au paragraphe 1er, ou si une surcharge est détectée via un système de pesage automatisé, dont les modalités de fonctionnement sont précisées par un règlement grand-ducal, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge, sans préjudice pour les agents chargés du contrôle de la possibilité de constater toute autre infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

~~3.~~ (3) Si une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée est constatée, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont en droit d'interdire la circulation du véhicule.

(4) En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur et le transporteur sont passibles des mêmes peines prévues au paragraphe premier s'ils ont toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10 % la masse maximale autorisée.

(5) En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur doit remettre au transporteur auquel il confie le transport une déclaration indiquant la masse de ce conteneur ou de cette caisse mobile transportés. L'omission d'émettre cette déclaration ou le fait d'émettre une déclaration erronée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

(6) L'omission du transporteur de pouvoir présenter la déclaration visée au paragraphe 5 ou le fait de présenter une déclaration erronée ou falsifiée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

(7) Sans préjudice des paragraphes précédents, la surcharge ne donne pas lieu au constat d'une infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses ou/et les dimensions règlementaires applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé au sujet des demandes relatives à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses règlementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission.

Art. 11*bis*.

1. Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou de dépasser les limitations de vitesse prescrites par les dispositions réglementaires prises en exécution des articles 1er, 3 et 5 de la présente loi.

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

3. Les infractions au chiffre 1. sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la présente loi.

Sera toutefois punie d'une amende de 500 à 10 .000 euros et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an ou d'une de ces peines seulement toute personne qui aura commis de nouveau un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à ce maximum, lorsque l'infraction en question aura été commise avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est devenue irrévocable ou à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave.

Art. 12.

Paragraphe 1er

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques

requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10 .000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

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

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

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

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

– pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
– pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
– pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
– pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
– pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
– pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord
– européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
– pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
– pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
– pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
– pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

Pour les volontaires du Corps grand-ducal d'incendie et de secours et des associations et organismes de secours ayant la sécurité civile dans leur objet social qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

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

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

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contra-

ventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

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

Paragraphe 3

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Paragraphe 4

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

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

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

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

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

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

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale

soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

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

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

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

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

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

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

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

3*bis*. Par dérogation au point 2, si l'indice grave y visé consiste en ce que la personne concernée :

a) reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,

b) est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,

c) est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur,

d) présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique,

les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés au point 2 et la personne concernée doit se soumettre à une prise de sang et d'urine conformément au point 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir une prise de sang et d'urine à l'effet de déterminer si elle se trouve sous l'emprise de telles substances. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double.

Le résultat de la prise de sang fait foi.

En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée est astreinte à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Paragraphe 4bis

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

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

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4 ou de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

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

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

Paragraphe 6

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

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

Paragraphe 7

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

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

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

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

Art. 13.

1. Le juge saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions, pourra prononcer une interdiction de conduire de huit jours à un an en matière de contraventions et de trois mois à quinze ans en matière de délits ou de crimes.

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

1*bis*. Cette interdiction peut également être prononcée contre des mineurs ayant atteint l'âge de 16 ans lorsqu'ils comparaissent devant le tribunal de la jeunesse.

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

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

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

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

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14.

2. L'interdiction de conduire prononcée par une décision judiciaire ayant acquis l'autorité de la chose jugée produira ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat, suivant les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

L'interdiction de conduire judiciaire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté ou durant une suspension du droit de conduire conformément à l'article 2bis.

3. L'interdiction de conduire pourra être prononcée à titre provisoire par le juge d'instruction sur requête du procureur d'Etat contre une personne poursuivie pour infraction à la présente loi ou pour délit ou crime joint à une ou plusieurs contraventions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La compétence du juge d'instruction est également donnée en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum même si l'infraction n'est pas passible des peines prévues au point 3, deuxième alinéa de l'article 11bis.

4. L'ordonnance du juge d'instruction prononçant une interdiction de conduire produira ses effets à partir du jour de la notification qui se fera dans les formes prévues pour les notifications en matière répressive délivrées à la requête du ministère public. Cette interdiction durera tant qu'il n'y aura pas une décision de mainlevée ou un jugement ou arrêt passé en force de chose jugée.

5. Toutefois, en cas de condamnation à l'interdiction de conduire, l'effet de l'interdiction provisoire cesse, nonobstant appel, lorsque par l'imputation de l'interdiction provisoire déjà subie, l'interdiction prononcée par la juridiction de jugement sera apurée. Si la juridiction de jugement ne prononce pas d'interdiction de conduire, l'effet de l'interdiction provisoire cesse immédiatement et nonobstant appel.

6. En cas d'interdiction par la juridiction de jugement, la durée de l'interdiction provisoire déjà subie est imputée de plein droit sur l'interdiction prononcée par jugement ou arrêt.

7. Les interdictions de conduire à raison de plusieurs infractions à la présente loi et à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions seront toujours cumulées.

8. Si par suite de concours d'infraction, les peines privatives de liberté et les amendes prévues par la présente loi ne sont pas prononcées, l'interdiction de conduire l'est néanmoins dans les conditions qui sont déterminées par la présente loi.

9. L'interdiction de conduire judiciaire des véhicules emporte retrait des permis de conduire nationaux, civils et militaires, délivrés par les autorités luxembourgeoises et du permis de conduire international. Les modalités de ce retrait seront déterminées par règlement grand-ducal.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.

10. Le permis de conduire délivré à une personne dont le droit de conduire a été retiré, suspendu ou annulé, ou à qui l'obtention, le renouvellement ou la transcription de ce permis a été refusé en application de la loi luxembourgeoise, n'est pas valable au Luxembourg aussi longtemps que la décision de retrait, de suspension, d'annulation ou de refus produit ses effets. Cette décision comporte l'interdiction de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur sur toutes les voies publiques et vaut même à l'égard de titulaires de permis de conduire nationaux étrangers ou de permis de conduire internationaux délivrés à l'étranger.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.

11. En cas d'interdiction de conduire judiciaire ainsi que de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire ou la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.

Le refus de remettre le ou les permis de conduire aux membres de la police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait est puni d'une amende de 251 à 5 .000 euros. Sont punis de la même peine ceux qui omettent de faire inscrire sur le permis de conduire, dans le délai imparti respectivement par le procureur général d'Etat ou le ministre, la mention de la restriction de son droit de conduire prononcée par décision judiciaire ou administrative ou la mention de la prorogation ou du renouvellement de la période de stage.

12. Le permis de conduire d'une personne frappée par une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire, d'un retrait ou d'une restriction du permis de conduire par décision administrative, d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis et d'un retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 du présent article n'est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.

Toute personne qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable, est condamnée à une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et à une amende de 500 à 10 .000 euros ou à une de ces peines seulement.

~~Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur la mise en circulation d'un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.~~

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien d'un véhicule la mise en circulation du véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée à l'égard de la personne qui a commis de nouveau l'un des délits spécifiés aux alinéas 2 et 3 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces délits est devenue irrévocable.

Si toutefois le conducteur du véhicule est en possession d'un permis périmé correspondant au genre de véhicule conduit, une amende de 25 à 250 euros est prononcée.

13. ~~En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire.~~ En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4*bis*, points 1 et 3, et paragraphe 6, point 1, commis moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.

Ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire. Il ne peut être maintenu que si dans un délai de huit jours à compter du retrait, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, une interdiction

de conduire provisoire a été prononcée par le juge d'instruction, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article.

En cas d'impossibilité de procéder au retrait matériel du permis de conduire, cette mesure fait l'objet d'une notification à la personne concernée par les membres de la police grand-ducale. Si le retrait immédiat du permis de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, celle-ci fait en outre l'objet d'un signalement.

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.

Art. 14.

Pour autant qu'il n'en est pas autrement disposé dans la présente loi, le livre premier du code pénal ainsi que les dispositions de la loi modifiée du 18 juin 1879 portant attribution aux cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution.

La confiscation spéciale prévue par ~~les articles 42 et 43~~ l'article 31 du code pénal est facultative pour le juge.

Le jugement qui ordonne la confiscation du véhicule prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur du véhicule. Cette amende aura le caractère d'une peine.

Indépendamment des règles de droit commun en matière de saisie prévues au Code d'instruction criminelle, les membres de la police grand-ducale qui constatent l'infraction ont le droit de saisir le véhicule susceptible d'une confiscation ultérieure ; cette saisie ne peut être maintenue que si elle est validée dans les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d'instruction. L'ordonnance du juge d'instruction validant la saisie d'un véhicule susceptible de confiscation ultérieure sera notifiée conformément aux formalités prévues aux articles 382 et suivants du Code d'instruction criminelle. Cette saisie durera tant qu'il n'y aura pas une décision de mainlevée ou un jugement ou arrêt passé en force de chose jugée.

La mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

1° à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;

2° au juge de police, dans le cas de la contravention prévue au premier alinéa « de l'article 13, paragraphe 13 »1;

3° à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe ou si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 2°;

4° à la chambre criminelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi;

5° à la chambre criminelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 4;

6° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 3° ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.

Par dérogation à l'alinéa qui précède aucune demande en mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie ou du retrait immédiat du permis de conduire prévu à l'article 13, paragraphe 13, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai.

La requête sera déposée au greffe de la juridiction appelée à y statuer. Il y sera statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public et l'inculpé ou son défenseur entendus en leurs explications orales ou dûment appelés.

Les ordonnances de la chambre du conseil du Tribunal d'arrondissement et les jugements du juge de police et de la chambre correctionnelle du Tribunal d'arrondissement pourront être attaqués d'après les dispositions de droit commun prévues au Code d'instruction criminelle.

La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur du véhicule.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du véhicule conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police. Le produit de la vente sera versé à la caisse des consignations pour être substitué au véhicule saisi en ce qui concerne la confiscation ou la restitution.

Art. 14*bis*.

Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions qu'il a commises en conduisant ce véhicule.

~~Si l'auteur d'une infraction à la réglementation sur l'arrêt, le stationnement et le parcage est resté inconnu, mais que le véhicule ayant servi à la commettre a été identifié, le propriétaire ou détenteur du véhicule est tenu au paiement de l'avertissement taxé ou de l'amende, à prononcer par la juridiction pénale, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un cas de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur de l'infraction.~~

Si l'auteur d'une infraction à la réglementation sur l'arrêt, le stationnement et le parcage est resté inconnu, mais que le véhicule ayant servi à la commettre a été identifié, le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est tenu au paiement de l'avertissement taxé ou de l'amende, à prononcer par la juridiction pénale, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un cas de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur de l'infraction.

Si le véhicule, au moment de l'infraction, était loué à un tiers, celui-ci est tenu de la même obligation.

Art. 15.

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

Des avertissements taxés peuvent également être décernés par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises, qui dans l'exercice de leurs fonctions procèdent à la constatation de contraventions à la législation sur les transports routiers, ainsi qu'à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord .

L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le bureau de la police grand-ducale ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

1) si le contrevenant est âgé de moins de 18 ans;
2) si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;
3) si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
4) si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;
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.

En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement seront fixés par règlement grand-ducal qui déterminera aussi les modalités d'application du présent article et qui établira un catalogue groupant

les contraventions suivants les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues à l'article 7.

Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent article ou au paragraphe 4 de l'article 17, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquittement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Art. 16.

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

Jusqu'à remise de cette somme, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l'accord du procureur d'Etat. ~~Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.~~ Le conducteur contrevenant et le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Art. 17.

Paragraphe 1er

Indépendamment de l'action pénale, les membres de la police grand-ducale sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique lorsque

1) le conducteur d'un véhicule qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la législation routière, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner; dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.
2) le conducteur d'un véhicule qui soit présente un indice grave faisant présumer qu'il se trouve dans un des états alcooliques visés à l'article 12, soit manifeste un comportement caractéristique résultant de l'emploi de produits hallucinogènes ou de drogues ou de la consommation de substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique, soit souffre d'infirmités et de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire, soit n'est de façon générale pas en pos- session des qualités physiques requises pour ce faire;
~~3) le conducteur ou le propriétaire ou détenteur d'un véhicule omet de déplacer le véhicule sur première réquisition d'un membre de la police grand-ducale;~~
3) le conducteur, le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule omet de déplacer le véhicule sur première réquisition d'un membre de la Police grand-ducale;
~~4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10% du poids total maximum autorisé, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation.~~
4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de

plus de 10 pour cent du poids total maximum autorisé ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation, soit une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement.

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

6) l'amende forfaitaire prévue par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés n'a pas été payée dans le délai imparti et ne fait pas l'objet d'une réclamation.

Les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, lorsque

1) le conducteur d'un véhicule qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord, ou à la législation sur les transports routiers, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner; dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.

~~2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation ;~~

2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent de la masse maximale autorisée ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation, soit une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement.

3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une ou plusieurs défectuosités ou non-conformités critiques, que le conducteur omet de payer le tarif mis en compte par l'organisme chargé du contrôle technique routier en cas de constatation d'une ou plusieurs défectuosités ou non-conformités critiques ou majeures ou que l'entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ou le conducteur refusent de coopérer et de donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.

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

5) l'amende forfaitaire prévue par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés n'a pas été payée dans le délai imparti et ne fait pas l'objet d'une réclamation.

Paragraphe 2

Les fonctionnaires de la police grand-ducale peuvent mettre en fourrière un véhicule dans l'une des hypothèses sous 1), 3) et 4) du premier alinéa ou dans l'une des hypothèses du second alinéa du paragraphe 1er ainsi que lorsqu'un véhicule est abandonné sur la voie publique ou y est arrêté, stationné ou parqué en contravention aux dispositions légales ou réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation routière ou de la sécurité publique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation routière ou pour l'accès aux propriétés publiques ou privées longeant la voie publique, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé aux véhicules servant aux transports d'handicapés physiques ou aux véhicules à l'arrêt, en vue notamment d'effectuer l'approvisionnement des commerces avoisinants, ou qu'il compromet la tranquillité ou l'hygiène publiques ou l'esthétique des sites et paysages.

Dans le cas d'un véhicule immobilisé à la suite d'un cas de force majeure sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, les membres de la Police grand-ducale peuvent mettre en fourrière le véhicule, lorsque celui-ci est immobilisé pendant une durée de plus de 24 heures au même endroit de la voie publique. Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il peut être mis en fourrière dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout véhicule immobilisé par un fonctionnaire de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises doit être mis en fourrière au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.

Paragraphe 3

En vue de sa mise en fourrière, les membres de la police grand-ducale pourront, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portières du véhicule aux frais et risques du contrevenant. Ils pourront conduire le véhicule ou le faire transporter ou remorquer vers le lieu de la mise en fourrière.

Au cas où il n'est pas en état de circuler dans des conditions normales de sécurité, ou qu'il y a une irrégularité grave du point de vue des documents de bord, le véhicule doit être remorqué ou transporté.

La mise en fourrière est constatée par procès-verbal qui comporte l'indication sommaire des circonstances et conditions dans lesquelles la mesure a été exécutée, et qui est sans délai dressé et transmis au procureur d'Etat.

Paragraphe 4

Les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière sont fixés par le ministre de la Justice et comptabilisés au profit de l'Etat par les soins de l'administration de l'Enregistrement et des Domaines selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Lorsque l'infraction à l'origine de la mise en fourrière donne lieu à une action publique qui aboutit à une décision judiciaire, lesdits frais sont recouvrés comme frais de justice. En cas d'acquittement du prévenu, toute somme dont il s'est éventuellement acquitté lui est restituée.

Il est de même des frais de destruction d'un véhicule dans les conditions du paragraphe 7.

Paragraphe 5

Lorsque les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière sont payés, et que le montant du ou des avertissements taxés a été réglé, le véhicule peut être retiré de la fourrière. Le véhicule peut également être retiré de la fourrière en vue de le transférer dans un atelier pour y subir les réparations de la ou des défectuosités constatée(s) lors d'un contrôle technique routier ou afin de le présenter au contrôle dans un centre de contrôle technique, le tarif afférent étant réglé.

Lorsque le ou les avertissements taxés sont remplacés par un procès-verbal ordinaire dans les conditions de l'alinéa 3 de l'article 15, le véhicule peut être retiré de la fourrière, dès que le procès-verbal a été dressé.

Toutefois, le conducteur d'un véhicule n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ne peut retirer son véhicule de la fourrière que si le procureur d'Etat, averti dans les 48 heures de l'immobilisation de la voiture, a marqué son accord à ce que le véhicule soit retiré ou après règlement de la somme à consigner ainsi que des frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière ou de l'amende et des frais de justice auxquels il a été condamné, à moins que le conducteur n'ait bénéficié d'un jugement d'acquittement ou que l'action publique ne soit éteinte à son égard.

~~Cependant dans l'hypothèse de l'alinéa précédent du présent paragraphe le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule peut en vue de retirer son véhicule d'une fourrière exercer les recours prévus à l'article 14 en cas de saisie d'un véhicule ou d'interdiction de conduire prononcées par ordonnance d'un juge d'instruction.~~

Cependant dans l'hypothèse de l'alinéa précédent du présent paragraphe le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule peut en vue de retirer son véhicule d'une

fourrière exercer les recours prévus à l'article 14 en cas de saisie d'un véhicule ou d'interdiction de conduire prononcées par ordonnance d'un juge d'instruction.

~~*Paragraphe 6*~~

~~Lorsqu'un véhicule n'est pas retiré de la fourrière dans les formes du paragraphe 5, son propriétaire ou détenteur est informé au plus tard dans les 72 heures. Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire ou détenteur de celui-ci; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal. La constatation par les membres de la police grand-ducale de l'impossibilité de contacter le propriétaire ou le détenteur du véhicule vaut information.~~

~~Les investigations opérées en vue de contacter le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule sont constatées dans un rapport.~~

~~En cas d'impossibilité de contacter le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule, ce véhicule peut de l'accord du procureur d'Etat être considéré comme délaissé.~~

Paragraphe 6

Lorsqu'un véhicule n'est pas retiré de la fourrière dans les formes du paragraphe 5, son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation est informé au plus tard dans les 72 heures. Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation de celui-ci; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal. La constatation par les membres de la Police grand-ducale de l'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule vaut information.

Les investigations opérées en vue de contacter le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule sont constatées dans un rapport.

En cas d'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, ce véhicule peut de l'accord du procureur d'Etat être considéré comme délaissé.

Paragraphe 7

~~Un véhicule peut, de l'accord du procureur d'Etat, être considéré comme délaissé en cas de non enlèvement de la fourrière dans un délai de 30 jours après que le propriétaire ou le détenteur était en droit de l'enlever.~~

Un véhicule peut, de l'accord du procureur d'Etat, être considéré comme délaissé en cas de non enlèvement de la fourrière dans un délai de 30 jours après que le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation était en droit de l'enlever.

Tel est également le cas lorsque le conducteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui a été condamné du chef de l'infraction qui a donné lieu à la mise en fourrière du véhicule conduit par lui n'a pas réglé l'amende et les frais de justice dans les 30 jours à partir du jugement même s'il s'agit d'un jugement rendu par défaut.

Paragraphe 8

Les véhicules délaissés sont remis à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines. Lorsqu'il y a lieu à aliénation, elle se fera dans les formes établies pour les ventes d'objets mobiliers.

Si les véhicules ne trouvent pas de preneur, ils peuvent être livrés à la destruction. Les modalités de la destruction sont fixées par règlement grand-ducal.

Peuvent être vendus sans observation préalable des formes établies pour les ventes d'objets mobiliers, ou être livrés à la destruction, les véhicules que le procès-verbal d'infraction ou de mise en

fourrière a expressément constatés comme constituant une épave sans valeur appréciable, notamment ceux qui sont dépourvus de moteur, de roues ou de pneus, ou d'organes ou de parties essentiels et dont la réparation ou la mise en état s'avère à l'évidence matériellement ou économiquement impossible.

~~Les frais précités et les amendes éventuelles sont à prélever sur le produit de la vente d'un véhicule délaissé intervenant dans les conditions du présent paragraphe. L'excédent éventuel est versé à la caisse des consignations et est tenu à la disposition du propriétaire ou du détenteur du véhicule ou de leurs ayants cause. Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant de ces frais et amendes, ou lorsque le véhicule est détruit, le propriétaire ou le détenteur ou leurs ayants cause restent tenus de cette dette à l'égard de l'Etat; celle-ci sera recouvrée comme en matière d'enregistrement.~~

Les frais précités et les amendes éventuelles sont à prélever sur le produit de la vente d'un véhicule délaissé intervenant dans les conditions du présent paragraphe. L'excédent éventuel est versé à la caisse des consignations et est tenu à la disposition du propriétaire du véhicule ou de ses ayants cause. Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant de ces frais et amendes, ou lorsque le véhicule est détruit, le propriétaire ou ses ayants cause restent tenus de cette dette à l'égard de l'Etat; celle-ci sera recouvrée comme en matière d'enregistrement.

Art. 17*bis*.

Les certificats de contrôle technique délivrés avant le 1er février 2016 restent valables pendant la durée de validité y inscrite. La durée de validité des certificats de contrôle technique délivrés à partir de la date susmentionnée pour des véhicules routiers soumis au contrôle technique et immatriculés avant cette date est calculée comme si le véhicule concerné avait été soumis dès son immatriculation au Luxembourg à la périodicité légale applicable à partir du 1er février 2016.

Art. 18.

La loi du 3 août 1953 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est abrogée. Elle reste applicable pour l'appréciation des infractions commises avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les dispositions de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1950 portant règlement de la circulation sur les voies publiques modifiées par l'arrêté grand-ducal du 23 décembre 1950, resteront applicables jusqu'à la mise en vigueur des règlements d'administration publique prévus par les articles 1er, 3, 10, 12, 13 et 15 de la présente loi.

Disposition abrogatoire. – Dans les agglomérations, les limitations de vitesse introduites avant le 1er juillet 1992 sont supprimées, à l'exception de celles applicables dans les zones piétonnes et les zones résidentielles.

*

VERSION COORDONNEE DU PROJET DE LA LOI MODIFIEE 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

Art. 1er. Champ d'application

La présente loi s'applique à l'activité de conduite:

a) des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, et

b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg,

ci-après dénommés «conducteurs» effectuant des transports par route sur la voie publique du Grand-Duché de Luxembourg, au moyen de:

– véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C1, « C1E », C ou « CE », telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent;

– véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories D1, « D1E », D ou « DE », telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent.

Art. 2. Exemptions

(1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :

a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;

b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services ;

c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;

d) pour lesquels un permis de conduire des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;

e) utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ;

f) utilisés pour l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs ;

g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises ;

h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs.

En ce qui concerne le point f), la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;

b) le conducteur ne propose pas de services de transport.

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail .

(4) Dans le cadre de la présente loi, dès que la conduite du véhicule constitue plus de 30 pour cent du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.

Art. 3. Qualification initiale et formation continue

L'activité de conduite, telle que définie à l'article 1er, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. Ces formations doivent être dispensées dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé « le centre », par le ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ». A cette fin, il est prévu:

1. un système de qualification initiale

   La qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

   La qualification initiale se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand- ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Le financement de la qualification initiale est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.

2. un système de qualification initiale accélérée

La qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale accélérée se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale accélérée est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Le financement de la qualification initiale accélérée est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.

3. un système de formation continue

La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement.

La formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La formation continue est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

~~Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe I de la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes. Ils ont une durée de validité de cinq ans.~~

Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie. Ils ont une durée de validité de cinq ans.

Le financement de la formation continue est pris en charge pour un tiers par l'Etat. Deux tiers du financement de la formation continue sont pris en charge par l'employeur par lequel le conducteur est embauché. Les modalités du remboursement par l'Etat sont arrêtées par voie contractuelle avec le centre de formation.

Art. 4. Conducteurs exemptés de la qualification initiale

Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:

a) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories D1, « D1E », D ou « DE » ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi;

b) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, « C1E », C ou « CE » ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 5. Lieu de la formation

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a), qui ont leur résidence normale, telle que définie par la directive 2006/126/CE précitée, au Grand-Duché de Luxembourg, obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 3, sous 1., ou la qualification initiale accélérée prévue à l'article 3, sous 2 ., au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous b) qui sont, soit employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg, soit titulaires d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes luxembourgeoises, obtiennent ces qualifications au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a) et b), suivent la formation continue prévue à l'article 3, sous 3., dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils ont leur résidence normale ou dans l'Etat membre où ils travaillent.

Art. 6. Organismes de formation

(1) Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité des formations prévues par la présente loi un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

(2) Cet agrément n'est accordé que sur demande écrite adressée au ministre. La demande doit être accompagnée des pièces suivantes:

– un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;
– les qualifications des enseignants et instructeurs;
– des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés;
– les conditions de participation aux cours.

(3) L'enseignement de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des enseignants. Toutefois, l'enseignement pratique de conduite de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des instructeurs.

Le centre de formation peut recourir en tout ou en partie à des enseignants ou instructeurs tiers qui doivent présenter les aptitudes et qualifications appropriées pour l'enseignement à dispenser dans le cadre de la présente loi.

Les conditions d'agrément que les enseignants et les instructeurs doivent remplir sont fixées par règlement grand-ducal.

(4) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

– avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité suivant les normes arrêtées par voie de règlement grand-ducal;
– exploiter un centre de formation qui comporte des pistes d'exercice ainsi qu'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés .
– – conclure les assurances pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

L'organisme doit par ailleurs tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, tels que plans, certificats, contrats, évaluations ainsi que toutes autres informations et données renseignant sur l'état de sécurité du centre de formation de même que sur les mesures et moyens de protection et de prévention mis en œuvre. Ce registre doit comporter en outre un relevé à jour des accidents et incidents survenus à l'occasion d'activités de formation prévues par la présente loi.

Chaque accident ou incident ayant entraîné ou failli entraîner une atteinte grave à l'intégrité physique d'une ou de plusieurs personnes présentes dans le centre de formation ou dans ses alentours immédiats doit faire l'objet d'une enquête. Le rapport d'enquête doit comprendre au moins une description du déroulement de l'événement ainsi qu'une analyse des causes apparentes ou possibles évoquant notamment d'éventuels défauts d'entretien, d'organisation ou de comportement. Il doit par ailleurs énoncer les mesures et moyens susceptibles de contribuer à prévenir à l'avenir des accidents ou incidents analogues.

(5) Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de la délivrance ou du renouvellement de l'agrément.

(6) L'agrément est valable pour une durée de 5 ans. En vue du renouvellement de l'agrément, l'organisme de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande de renouvellement au ministre conformément aux dispositions prévues au présent article.

L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies. L'instruction des dossiers en matière de retrait ou de suspension d'un agrément a lieu conformément aux dispositions du paragraphe précédent.

(7) L'agrément du centre est requis en cas d'établissement nouveau et en cas de modernisation, de réaménagement ou d'extension importants intervenant ultérieurement.

(8) Les frais de la procédure d'agrément sont à charge du requérant.

(9) Les conditions auxquelles doivent répondre les matières à enseigner ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.

(10) Sur demande motivée de l'organisme de formation, le ministre peut temporairement dispenser celui-ci de l'application d'une ou de plusieurs des dispositions de la présente loi et délivrer un agrément provisoire. Une telle dispense ne peut être accordée que de cas en cas pour des exigences déterminées et uniquement lorsque l'efficacité et le déroulement légal de la qualification initiale et de la formation continue n'en sont pas affectés ni entravés.

Art. 6*bis*. Banque de données nationale et échange de données

(1) Les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3, les renseignements contenus dans ces certificats ainsi que les informations concernant les procédures administratives relatives à ces certificats sont reprises dans la banque de données nationale relative au permis de conduire tenu par le ministre en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

(2) Dans la banque de données visée au paragraphe 1er figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes:

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;
3. échange d'informations relatif au certificats de formation prévus à l'article 3 avec les réseaux électroniques nationaux des autres États membres de l'Union européenne tel que prévue à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.

(3) Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

Le Centre des technologies de l'information de l'État, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règle- ment (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre:

1. pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
2. pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres États membres de l'Union européenne et de l'Espace Économique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1., les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3, sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données.

Art. 7. Dispositions pénales

(1) Toute personne soumise aux obligations instaurées par la présente loi, qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans y satisfaire est condamnée à une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 ans et à une amende de 251 à 10 .000 euros ou à une de ces peines seulement.

~~Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi.~~

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi.

(2) Tout conducteur soumis aux obligations instaurées par la présente loi doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière les documents attestant qu'il a rempli ces mêmes obligations. Toute personne qui n'obtempère pas à une telle réquisition est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois l'amende peut être remplacée par un avertissement taxé dans les conditions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) Les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

Art. 8. Dispositions transitoires

Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:

a) les titulaires d'un certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. et 2 ., dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du certificat de formation;

b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), avant le 10 septembre 2015;

c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), avant le 10 septembre 2016.

Art. 9. Reclassement des terrains domaniaux

Les terrains domaniaux inscrits sous les numéros cadastraux «44/8294, 78/8297, 1829/8305, 1761/8302 et 1761/8300 » dans la section B de la Commune de Sanem, acquis en vue de l'implantation d'activités industrielles en vertu de la loi 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, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 21 février 1997, en vigueur au moment de l'acquisition, sont réaffectés à la réalisation d'un centre de formation dont question à l'article 6.

Art. 10. Modification de la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009

Aux tableaux annexés à la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009, la section 53 .1 « Circulation et Sécurité routières » est complétée par un article budgétaire 74 .060 libellé comme suit:

« Remboursement à la société chargée de la construction et de l'exploitation des frais de planification, de construction et d'exploitation d'un centre de formation pour conducteurs professionnels (Crédit non limitatif et sans distinction d'exercice) »,

doté d'un crédit de 6,5 millions euros.

Art. 11. Intitulé de citation

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

*

VERSION COORDONNEE DU PROJET DE LA LOI MODIFIEE DU 25 JUILLET 2015

portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Art. 1er. 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 et des réclamations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA. Le traitement des réclamations est opéré sous le contrôle du procureur d'État à qui elles ont été notifiées.

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 règlementation 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. ;~~
2. identifier le conducteur, le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation 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 et les amendes forfaitaires prévues à l'article 6 ;
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 et les amendes forfaitaires ;

6. gérer les consignations visées à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 5 ;
7. 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.
8. transmettre à l'Administration de l'enregistrement et des domaines les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, au recouvrement des amendes forfaitaires.

~~(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.~~

(2) Au sens de la présente loi, on entend par « donnée », toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2, paragraphe 1er, point 1° de la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

(3) La constatation des infractions visées au paragraphe 1er, point 1, se fait, au moyen des appareils automatiques définis à l'article 3, conformément à l'article 9-2 du Code de procédure pénale.

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 1er, 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.

Les appareils automatiques visés à l'alinéa 1er peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et peuvent être conçus pour mesurer :

1. la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement ;
2. soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points ;
3. 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 ;
4. la distance par rapport au véhicule qui précède correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes ;
5. 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.

Ces comportements et situations de fait peuvent être constatés et enregistrés simultanément par un seul appareil.

(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 1er, du Code de procédure pénale, 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 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 proprié-~~

~~taire, 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 1er, point 1. est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1er, point 1., lorsque celle-ci est constatée au moyen des appareils automatiques, sous les réserves prévues au paragraphe 2.~~

(1) Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1 de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 1er, point 1. est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1er, 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 2bis 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 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 incombe au locataire, sous les réserves prévues au paragraphe 2.~~

Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 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 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 incombe, sous les réserves prévues au paragraphe 2, au cessionnaire du véhicule.

(2) La responsabilité pécuniaire prévue au paragraphe 1er s'applique, à moins que la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1er 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 ou de l'amende forfaitaire prévue à l'article 6, paragraphe 3, la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1er reconnaît avoir commis l'infraction. Dans ce cas les dispositions de l'alinéa 1 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 du conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

En cas de poursuite, en cette qualité, de la personne pécuniairement redevable devant la juridiction compétente pour statuer sur l'infraction, celle-ci ne pourra retenir sa responsabilité pénale et ne pourra que prononcer une condamnation à régler un montant équivalent à celui de l'amende encourue par le conducteur pénalement responsable. Les règles sur la contrainte judiciaire ne sont pas applicables à cette condamnation.

Art. 5. Avertissement taxé.

(1) La personne pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1er, est informée par courrier qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.

(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 1er 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 quarante-cinq jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans le courrier prévu par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de quarante-cinq jours court à partir de la date du courrier prévu par l'article 5.

À défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu à l'alinéa précédent, l'information prévue à l'article 5 est envoyée à la personne redevable du paiement de l'avertissement taxé, par lettre recommandée, avec des précisions quant aux conséquences en cas de non-paiement dans un délai de quarante-cinq jours 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 . Le modèle de la prédite lettre est fixé par règlement grand-ducal.

(2) À défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu au paragraphe 1er, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction donnant lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal en application de l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955.

(3) À défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu au paragraphe 1er, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction ne donnant pas lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé n'est, par dérogation à l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955, pas remplacé par un procès-verbal, et la personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 est déclarée redevable, sur décision écrite du procureur d'État, d'une amende forfaitaire correspondant au double du montant de l'avertissement taxé. Sous réserve de la réclamation formée conformément à l'alinéa 5, la décision d'amende forfaitaire du procureur d'État vaut titre exécutoire. La personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 est avisée de la décision d'amende forfaitaire, ainsi que du droit de réclamation contre cette décision, par lettre recommandée.

L'amende forfaitaire est payable dans un délai de trente jours 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.

À défaut de paiement dans le délai prévu à l'alinéa 2, l'amende forfaitaire est recouvrée par l'Administration de l'enregistre- ment et des domaines. Celle-ci bénéficie pour ce recouvrement du droit de procéder à une sommation à tiers détenteur conformément à l'article 8 de la loi modifiée du 27 novembre 1933 concernant le recouvrement des contributions directes, des droits d'accise sur l'eau-de-vie et des cotisations d'assurance sociale.

L'action publique est éteinte par le paiement de l'amende forfaitaire. Sauf en cas de réclamation formée conformément à l'alinéa 5, l'amende forfaitaire se prescrit par deux années révolues à compter du jour de la décision d'amende forfaitaire.

La décision d'amende forfaitaire est considérée comme non avenue si, au cours du délai prévu à l'alinéa 2, la personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions notifie au procureur d'État une réclamation écrite, motivée, accompagnée de l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou des renseignements permettant de l'identifier. La réclamation doit encore être accompagnée de la justification de la consignation auprès de la Police grand-ducale de l'amende forfaitaire sur le compte indiqué dans l'avis sur la décision d'amende forfaitaire. Ces formalités sont prescrites sous peine d'irrecevabilité de la réclamation.

Le procureur d'État, sauf s'il renonce à l'exercice des poursuites, cite la personne concernée devant le tribunal de police, qui statue sur l'infraction en dernier ressort. En cas de condamnation, le montant de l'amende prononcée ne peut pas être inférieur au montant de l'amende forfaitaire.

En cas de classement sans suite ou d'acquittement, s'il a été procédé à la consignation, le montant de la consignation est restitué à la personne à qui avait été adressé l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou ayant fait l'objet des poursuites. Il est imputé sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation.

(4) 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 1er, 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) Si la personne concernée n'exerce pas son droit d'être entendue dans un délai de quarante-cinq jours, le procès- verbal est transmis au procureur d'Etat compétent. Le délai de quarante-cinq 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.

Art. 7*bis*. Adresse de notification

~~Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites 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 du propriétaire de celui-ci . Dans le cas d'une personne morale détenteur, ou à défaut propriétaire du véhicule, ces informations sont valablement faites 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.~~

Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites 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 titulaire, détenteur ou propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale titulaire du certificat d'immatriculation, détenteur ou propriétaire du véhicule, ces informations sont valablement faites 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.

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 1er, peut, dans un délai de quarante-cinq jours contester être l'auteur de l'infraction Ce délai court à partir de la date du courrier prévu par l'article 5, respectivement à partir du jour où la personne concernée a accepté la lettre recommandée prévue à l'alinéa 2 du paragraphe 1er de l'article 6 ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de ladite lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

À cette fin, elle adresse 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, date de naissance, 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.

La contestation peut également être adressée de façon dématérialisée par le biais de la plateforme interactive sécurisée de l'État. Elle doit comporter une signature électronique avancée sur base d'un certificat qualifié.

(2) La contestation est admise, à condition:

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

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

Un officier ou agent de police judiciaire vérifie si au moins l'une des pièces énumérées au paragraphe 1er, alinéa 2, points 1 à 4, est versée au formulaire de contestation. En l'absence de la pièce visée, la contestation est rejetée. En l'absence de la pièce visée, la contestation est rejetée. Le délai visé au paragraphe 1er, alinéa 1er, est suspendu pendant la période de l'examen de la recevabilité.

Si la contestation est recevable, l'officier ou agent de police judiciaire transmet la contestation au procureur d'État qui décide de la suite à donner au dossier.

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

Art. 8*bis*. Obligation de désignation du conducteur par le représentant légal d'une personne morale

Lorsqu'en application de l'article 4, paragraphe 1er, la responsabilité pécuniaire incombe au représentant légal d'une personne morale, ce dernier est tenu de fournir au Centre les renseignements permettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction selon les modalités prévues à l'article 8, à moins qu'il 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.

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 à 8 sont augmentés d'un mois.

Par dérogation aux dispositions prévues aux « articles 5 à 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 à 7 » se fait en application des dispositions de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Par dérogation aux dispositions prévues à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 3, le recouvrement de l'amende forfaitaire visée à l'article 6, paragraphe 3, peut également se faire conformément à la loi modifiée du 23 février 2010 relative à l'application du principe de la reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires ; si la personne concernée réside dans un pays tiers à l'Union européenne et ne possède pas de biens ni de revenus au Luxembourg, le recouvrement se fait conformément aux conventions internationales applicables.

Art 10.

Le Centre procède au traitement des données à caractère personnel qui est nécessaire à l'accomplissement de ses missions qui est effectué conformément aux dispositions de la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

Les modalités de ces dispositions sont arrêtées par règlement grand-ducal.

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'in- fraction 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 déclaration faite dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire dans le cadre de l'application des articles 4, 8 et 8bis est punie d'une amende de 251 à 10 .000 euros.

Le fait de ne pas satisfaire à l'obligation édictée en vertu de l'article 8bis est puni d'une amende de 1 .000 à 10 .000 euros. En cas de récidive dans le délai de trois ans après une précédente condamnation devenue irrévocable, les minima et maxima de l'amende sont doublés.

Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, 2° du Code pénal.

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 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés. »

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 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ».

*

VERSION COORDONNEE
DU PROJET DE LA LOI MODIFIEE DU 16 AVRIL 2003
relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

PARTIE I. – Définitions

Art. 1er.

Au sens de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution, on entend par:

a) « véhicules »: les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

Sont assimilées aux véhicules, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule en vue du transport de personnes ou de choses et qui seront déterminées par un règlement grand-ducal;

b) « assurés »: les personnes dont la responsabilité civile est couverte conformément aux dispositions de la présente loi;

c) « personnes lésées »: les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit;

d) « entreprise d'assurances »: une entreprise ayant reçu l'agrément administratif conformément à l'article 6 ou à l'article 23 paragraphe 2 de la directive 73/239/CEE et autorisée à opérer dans la branche d'assurances de la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs;

e) « entreprise d'assurances autorisée »: toute entreprise d'assurances autorisée à opérer au Grand-Duché de Luxembourg dans la branche d'assurances de la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs;

f) «entreprise d'assurances établie»: toute entreprise luxembourgeoise telle que définie à l'article 25 point 1 littera h) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances et agréée pour la branche d'assurances de la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs et toute succursale d'une entreprise étrangère telle que définie à l'article 25 point 1 littera k) de la même loi et agréée ou autorisée à opérer au Grand-Duché de Luxembourg dans la même branche d'assurances;

g) « le Bureau»: le Bureau luxembourgeois des assureurs contre les accidents d'automobiles visé par l'article 24;

h) « assureur »: toute entreprise d'assurances autorisée ainsi que le Bureau;

i) « Etat membre »: un Etat membre de l'Union Européenne;

j) « Pays tiers »: tout pays non membre de l'Union Européenne;

k) « Pays tiers adhérant au système de la carte verte »: pays tiers dont le bureau d'assurance, au sens de l'article 1er, paragraphe 3 de la directive 72/166/CEE a adhéré au système de la carte verte;

l) «Territoire où le véhicule a son stationnement habituel»:

- le territoire de l'Etat où le véhicule est immatriculé de manière permanente ou temporaire; ou
- dans le cas où il n'existe pas d'immatriculation pour un genre de véhicule, mais que ce véhicule porte une plaque d'assurances ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, le territoire de l'Etat où cette plaque ou signe distinctif sont délivrés;

ou

- ~~dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'Etat du domicile du détenteur;~~
- dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'Etat du domicile du détenteur, ou à défaut d'un détenteur, le propriétaire du véhicule;

ou

- dans le cas où le véhicule est dépourvu de plaque d'immatriculation ou porte une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule et qu'il a été impliqué dans un accident, le

territoire de l'Etat dans lequel l'accident a eu lieu, aux fins du règlement du sinistre par un bureau national d'assurance conformément à l'article 2 paragraphe 2 premier tiret de la directive 72/166/CEE ou par un fonds de garantie conformément à l'article 1er paragraphe 4 de la directive 84/5/CEE; »

m) «Représentant chargé du règlement des sinistres»: toute personne résidant ou établie au Grand-Duché de Luxembourg, désignée par une entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg pour traiter et régler les préjudices:
   – subis par une personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg
   – et
   – résultant d'un accident survenu dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg ou dans un pays tiers adhérant au système de la carte verte
   – et
   – causés par un véhicule ayant son stationnement habituel dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg et assuré par cette entreprise;

n) «Acte de terrorisme»: opération violente organisée et perpétrée à des fins ou pour des raisons idéologiques, politiques, économiques ou ethniques, exécutée individuellement ou par un ou plusieurs groupes de personnes agissant de leur propre chef pour le compte ou en relation avec une ou plusieurs organisations dans l'intention d'impressionner un gouvernement et/ou de semer la peur parmi toute ou partie de la population;

o) «le Fonds»: le Fonds de Garantie Automobile tel que visé par l'article 15.

PARTIE II. – De l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Chapitre 1er. – De l'obligation d'assurance

Art. 2.

1. Les véhicules ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus.

Un règlement grand-ducal pourra exempter de l'obligation de l'assurance certains véhicules considérés comme ne présentant guère de danger.

~~L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.~~

L'obligation de contracter l'assurance incombe au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

L'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurances autorisée.

2. Les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à la circulation au Grand-Duché de Luxembourg à la condition que le Bureau tel que visé à l'article 24 assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés au Luxembourg par ces véhicules.

Un règlement grand-ducal fixe les modalités d'admission de ces véhicules à la circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

3. Lorsque, pour des conducteurs de véhicules ayant leur stationnement habituel dans les pays étrangers déterminés par règlement grand-ducal, le port du certificat international d'assurance n'est pas exigé, les obligations du Bureau telles que visées au point 2 du présent article sont maintenues même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

Art. 3.

Dans les limites et d'après les modalités prévues par les conventions internationales conclues et à conclure, les véhicules appartenant à une organisation internationale, à un Etat étranger, à un pays membre d'un Etat fédéral, à une autorité publique ou une personne morale d'intérêt public relevant d'un Etat étranger, seront admis à la circulation sur le territoire luxembourgeois sans qu'une assurance ait été conclue, à condition que les organisations ou Etats concernés reconnaissent la juridiction luxembourgeoise et désignent l'autorité ou l'organisme susceptible d'être assigné devant les tribunaux luxembourgeois et chargé de réparer le dommage dans les conditions où l'Etat luxembourgeois serait tenu, s'il s'agissait de ses propres véhicules.

Chapitre 2.– Du contenu du contrat

Art. 4.

Tout contrat d'assurance conclu en exécution de la présente loi est réputé de plein droit couvrir, à l'égard de la personne lésée, tous les risques qui doivent obligatoirement être assurés.

Art. 5.

~~1. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée.~~

1. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur, de tout titulaire du certificat d'immatriculation et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée.

2. L'assurance doit comprendre l'indemnisation des dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, conformément aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution. Elle doit comprendre les dommages causés aux personnes transportées, à quelque titre que ce soit, par le véhicule ayant occasionné le dommage.

Les biens transportés par le véhicule peuvent être exclus de l'assurance.

3. L'assurance doit couvrir les dommages causés en territoire étranger par un véhicule ayant son stationnement habituel au Grand-Duché de Luxembourg, conformément à la loi du pays de survenance du sinistre.

Un règlement grand-ducal détermine la liste des Etats sur le territoire desquels l'assurance doit accorder couverture.

4. L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule par l'article 1er littera a) ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

5. Sont exclus de la garantie les dommages corporels et matériels résultant des effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation, de contamination provenant de la transmutation d'atomes ou de radioactivité, ainsi que des effets de radiations provoquées par l'accélération artificielle de particules nucléaires.

Art. 6.

La garantie doit être accordée dans les limites et aux conditions déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 7.

~~1. L'entreprise d'assurance et le Bureau sont subrogés dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la détention ou la conduite du véhicule a été obtenue contre le gré du propriétaire ou du détenteur.~~

1. L'entreprise d'assurance et le Bureau sont subrogés dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la détention ou la conduite du véhicule

a été obtenue contre le gré du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

2. Un règlement grand-ducal détermine les exclusions du bénéfice de l'indemnisation.

3. Un règlement grand-ducal peut fixer les modalités et limites dans lesquelles le contrat d'assurance peut prévoir une contribution personnelle de l'assuré au règlement du dommage. Dans ce cas, l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré.

~~4. Un règlement grand-ducal peut prescrire que l'assureur aura un recours contre l'assuré, lorsque le nombre de personnes transportées a excédé celui des places inscrites sur la carte d'immatriculation ou en cas de transport de personnes sur des places non inscrites.~~

4. Un règlement grand-ducal peut prescrire que l'assureur aura un recours contre l'assuré, lorsque le nombre de personnes transportées a excédé celui des places inscrites sur le certificat d'immatriculation ou en cas de transport de personnes sur des places non inscrites.

Art. 8.

1. On ne peut déroger, par convention entre particuliers, aux dispositions de la présente loi, sauf si cette faculté résulte de la disposition même.

2. Un règlement grand-ducal fixe les dispositions impératives auxquelles doivent satisfaire les contrats d'assurance ainsi que les dispositions supplétives applicables à défaut de convention contraire entre parties.

Chapitre 3.– Du règlement des dommages

Art. 9.

1. L'assureur ou le représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de présenter à toute personne lésée dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle cette dernière a présenté sa demande d'indemnisation:

– soit une offre d'indemnisation motivée, dans le cas où la responsabilité n'est pas contestée et où le dommage a été quantifié;
– soit une réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande dans les cas où la responsabilité est rejetée ou n'a pas été clairement établie ou lorsque le dommage n'a pas été entièrement quantifié.

2. La personne lésée doit adresser sa demande d'indemnisation à l'assureur ou au représentant chargé du règlement des sinistres dans une des langues officielles du Grand-Duché de Luxembourg. L'assureur ou le représentant chargé du règlement des sinistres doit formuler son offre d'indemnisation ou sa réponse motivée telles que visées au point 1 dans la même langue que celle dans laquelle la demande d'indemnisation lui a été adressée.

Art. 10.

1. Dans le cas où la responsabilité n'est pas contestée et que le dommage a été quantifié et à défaut par l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres d'avoir présenté une offre dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle la demande d'indemnisation lui a été présentée, des intérêts au taux d'intérêt légal luxembourgeois sont dus de plein droit dès l'expiration du délai de trois mois sur le montant de l'indemnisation offerte ou octroyée par le juge à la personne lésée.

2. Dans les cas où la responsabilité est rejetée ou n'a pas été clairement établie ou lorsque le dommage n'a pas été entièrement quantifié et à défaut par l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres d'avoir donné une réponse motivée dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle la demande d'indemnisation lui a été présentée, toute personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg est en droit de présenter sa demande d'indemnisation au Fonds.

3. A défaut par une entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg d'avoir désigné un représentant chargé du règlement des sinistres, toute personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg est en droit de présenter sa demande d'indemnisation directement au Fonds.

Ce droit lui est refusé si elle a présenté une demande d'indemnisation directement à l'entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg et que celle-ci lui ait présenté une offre d'indemnisation ou une réponse motivée dans un délai de trois mois à compter de la présentation de la demande.

4. Les personnes lésées ne peuvent pas présenter une demande d'indemnisation au Fonds si elles ont engagé une action en justice directement à l'encontre de l'entreprise d'assurances ayant assuré la responsabilité civile du véhicule ayant causé l'accident.

5. Le Fonds intervient dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la personne lésée lui a présenté une demande d'indemnisation, mais cesse d'intervenir si l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres a, par la suite, donné une réponse motivée à la demande.

Art. 11.

S'il y a plusieurs personnes lésées et si le total des indemnités dues excède la somme assurée, les droits des personnes lésées contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à une personne lésée une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, ne demeure tenu envers les autres personnes lésées que jusqu'à concurrence du restant de la somme assurée.

Chapitre 4. – De la cessation de la garantie

Art. 12.

~~1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée à l'autorité ou à la personne désignée par le Gouvernement.~~

1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, agissant pour le compte du ministre ayant les transports dans ses attributions.

2. Les obligations de l'entreprise d'assurances autorisée à l'égard de la personne lésée subsistent pour les sinistres survenus avant l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification prévue au paragraphe précédent; ce délai ne peut prendre cours avant le jour qui suit la fin du contrat ou de la garantie.

3. Toutefois, ces obligations cessent de plein droit, sans notification, en ce qui concerne les sinistres survenant:

a) après l'entrée en vigueur d'une nouvelle assurance couvrant le même risque;

b) après l'expiration d'un délai de seize jours qui suit l'échéance du terme prévu par un contrat d'assurance, souscrit conformément à la présente loi;

c) après l'expiration du terme pour lequel a été émis un certificat international d'assurance, lorsque l'obligation assumée par le Bureau, conformément à l'article 2 point 2 est subordonnée à l'existence de ce certificat.

Art. 13.

1. Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, en cas de transfert de propriété du véhicule, les stipulations du contrat qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance par le seul effet de transfert sont opposables à la personne lésée.

~~2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert de la carte d'immatriculation, - ou du document en tenant lieu, établie au nom de l'ancien propriétaire, l'entreprise d'assurances de l'ancien propriétaire reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12.~~

2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12.

Art. 14.

Par dérogation aux articles 12 et 13, lorsqu'un véhicule fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire, en propriété ou en location, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance ou de la suspendre par le seul effet de la réquisition, sont de plein droit opposables à la personne lésée, dès la prise en charge effective par l'autorité qui a pris la mesure de réquisition.

Par le seul fait de la prise en charge, la personne publique au nom de laquelle la réquisition a eu lieu, couvre elle-même la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu.

PARTIE III. – Le Fonds de Garantie Automobile

Art. 15.

Le « Fonds de Garantie Automobile » ci-après dénommé le « Fonds », regroupe obligatoirement toutes les entreprises d'assurances autorisées telles que définies à l'article 1er littera e).

Le Fonds est doté de la personnalité civile.

Art. 16.

Le Fonds a pour mission, dans les limites et aux conditions déterminées par règlement grand-ducal:

1. de réparer les préjudices causés par un véhicule non identifié:
   - à une personne lésée du fait d'un accident survenu sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg

     ou
   - à une personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg du fait d'un accident survenu dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg;
2. de réparer les préjudices résultant d'un accident dont la responsabilité civile à laquelle il donne lieu n'est couverte ni par une assurance conforme à la présente loi ni par un bureau national d'assurance au sens de l'article 1er paragraphe 3 de la directive 72/166/CEE
   - si l'accident est survenu au Grand-Duché de Luxembourg et qu'il n'est pas pris en charge par le fonds de garantie de l'Etat membre qui est l'Etat de situation du risque ~~au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances~~ au sens de l'article 43, point 17, c) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances

     ou
   - si l'accident est survenu sur le territoire d'un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg et a été causé par un véhicule dont le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat de situation du risque ~~au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances~~ au sens de l'article 43, point 17, c) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances;

2.1. de réparer les préjudices résultant d'un accident causé au Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule exempté de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 4 points a) et b) du règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 pris en exécution de la présente loi ou de l'article 4 point b) de la Directive 1972/166/CEE;

3. de réparer les préjudices causés à une personne lésée résidant au Grand-Duché du fait d'un accident:
   – causé par un véhicule ayant son stationnement habituel dans un Etat membre de l'Union Européenne ou par un véhicule de pays tiers visés par les articles 6 et 7 de la directive 72/166/CEE

   et

   – survenu sur le territoire d'un Etat membre ou d'un pays tiers adhérant au système de la carte verte

   à condition que l'entreprise d'assurances couvrant la responsabilité civile de ce véhicule n'a pas pu être identifiée dans un délai de deux mois après l'accident;

4. d'indemniser les personnes lésées du fait d'un accident causé par un véhicule sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en cas d'insolvabilité établie de l'entreprise d'assurances de ce véhicule;

5. de prendre en charge l'indemnisation d'une personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg du fait d'un accident causé sur le territoire de l'Union Européenne ou d'un pays tiers adhérant au système de la carte verte par un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire de l'Union Européenne:
   a) si dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle elle a présenté à l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident ou à son représentant chargé du règlement des sinistres une demande d'indemnisation, l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres n'a pas donné de réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande,

   ou

   b) si l'entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg du véhicule ayant causé l'accident n'a pas désigné de représentant chargé du règlement des sinistres au Grand-Duché de Luxembourg conformément à l'article 4 de la directive 2000/26/CE;

5*bis*. de prendre en charge l'indemnisation d'une personne lésée du chef d'un véhicule terrestre automoteur dans un accident survenu sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, qui répond à un des critères suivants:
   a) être âgée de moins de douze ans, ou
   b) être âgée d'au moins soixante-quinze ans, ou
   c) quel que soit son âge, être titulaire, au moment de l'accident, d'un titre lui reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 pour cent,

   pour autant que la responsabilité entière puisse lui être reprochée en application des dispositions qui régissent la responsabilité civile telles qu'elles figurent au Code civil.

   Toutefois, la personne lésée n'est pas indemnisée si elle a conduit elle-même, au moment de l'accident, un véhicule terrestre automoteur ou si l'accident résulte de sa faute intentionnelle.

   Les modalités d'application du présent point sont déterminées par règlement grand-ducal.

6. d'informer sur demande, et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un Etat membre et survenu au cours des sept dernières années:
   a) du nom et de l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident,
   b) du numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule,
   c) du nom et de l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres de cette entreprise d'assurances dans l'Etat de résidence de la personne lésée si la personne lésée réside au Grand-Duché de Luxembourg ou si le véhicule ayant causé l'accident a son stationnement habituel au Grand-Duché de Luxembourg ou si l'accident est survenu au Grand-Duché de Luxembourg.

~~Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée au premier alinéa, le nom et l'adresse du propriétaire ou du détenteur déclaré du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations.~~

Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée au premier alinéa, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation déclaré du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire du fichier des véhicules routiers et de leurs détenteurs.

Art. 17.

Un règlement grand-ducal fixe les modalités de fonctionnement et de financement du Fonds.

Le Fonds est soumis à la surveillance du Gouvernement par l'intermédiaire d'un commissaire de gouvernement désigné à cette fin.

Art. 18.

Les articles 19 à 22 sont seulement applicables lorsque le Fonds agit dans le cadre des missions définies aux points 1, 2, 3, 4 et 5bis de l'article 16 de la présente loi.

Art. 19.

La personne lésée qui est en droit d'être indemnisée des suites d'un accident par un organisme de la sécurité sociale ou par son employeur, en vertu de dispositions légales, ne peut faire valoir de prétentions à l'égard du Fonds que dans la mesure où ses droits contre l'auteur responsable ne passent pas à l'organisme de la sécurité sociale en question ou à l'employeur.

Cependant les organismes de la sécurité sociale et les employeurs ne peuvent exercer de recours contre le Fonds.

Si, en vertu d'une assurance dommage ou de responsabilité, des indemnités sont allouées à la personne lésée, le Fonds n'est tenu qu'au paiement de la différence entre le montant total du dommage et les indemnités allouées.

Les assureurs dommages ou de responsabilité n'ont aucun droit de subrogation contre le Fonds pour le dommage qu'ils ont pris en charge.

Art. 20.

Aucune reconnaissance de responsabilité, aucune transaction, aucune fixation de dommage intervenue entre les personnes lésées et le civilement responsable n'est opposable au Fonds.

Art. 21.

Le Fonds peut être appelé en cause et a le droit d'intervenir devant les juridictions répressives, en tout état de cause et même en instance d'appel, aux fins de voir statuer sur les prestations auxquelles il peut être tenu.

Dans la mesure de ses prestations le Fonds est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident ou son entreprise d'assurances. Pour l'exercice de ces droits, le Fonds peut se constituer partie civile devant les juridictions répressives.

Art. 22.

1. Tout sinistre devant donner lieu à l'intervention du Fonds conformément aux points 1, 2, 3, 4 et 5bis de l'article 16 de la présente loi doit lui être dénoncé dans les trois ans, à peine de forclusion, à moins que la personne lésée ne prouve qu'elle a été dans l'impossibilité physique ou morale de faire cette dénonciation dans le délai prescrit.

2. Toute action récursoire du Fonds sera prescrite après trois ans à compter du règlement effectué par le Fonds en conformité des dispositions de la présente loi.

3. Dans les affaires portées devant les juridictions répressives, le ministère public est tenu d'informer le Fonds de l'ouverture de l'instruction, de l'inviter à prendre inspection des dossiers dès la clôture de l'instruction et de lui faire tenir une copie de la citation à l'audience notifiée aux prévenus.

Art. 23.

1. Toute entreprise d'assurances autorisée membre du Fonds est tenue de fournir les informations dont le contenu et les modalités sont fixés par règlement grand-ducal au gestionnaire de la banque de données des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs.

Ces informations doivent être conservées par le gestionnaire de cette banque de données pendant une période à déterminer par règlement grand-ducal.

~~2. Toute entreprise d'assurances établie membre du Fonds est en outre tenue de fournir au Fonds les noms, prénoms et adresses des représentants chargés du règlement des sinistres nommés en application de l'article 30-1 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances.~~

2. Toute entreprise d'assurances établie membre du Fonds est en outre tenue de fournir au Fonds les noms, prénoms et adresses des représentants chargés du règlement des sinistres nommés en application de l'article 49, paragraphe 1er, lettre) h de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances.

PARTIE IV. – Des autres organismes

Chapitre 1er. – Le Bureau

Art. 24.

1. Toutes les entreprises d'assurances autorisées telles que définies à l'article 1er littera e) sont obligatoirement réunies dans un Bureau, qui a pour mission de régler les dommages causés au Grand-Duché de Luxembourg par des véhicules visés à l'article 2 point 2.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de fonctionnement du Bureau.

3. Le Bureau jouit de la personnalité civile dès la publication de ses statuts au Mémorial. Il revêt la forme d'une association sans but lucratif et est soumis à la législation régissant les associations sans but lucratif sans préjudice des dispositions du point 2 ci-dessus.

Art. 25.

1. Le Bureau est soumis à la surveillance du Gouvernement par l'intermédiaire d'un commissaire de gouvernement désigné à cette fin.

2. Les entreprises d'assurances autorisées sont solidairement tenues de verser à ce Bureau les sommes nécessaires pour l'accomplissement de sa mission et pour assurer ses frais de fonctionnement.

Chapitre 2.– Le pool des risques aggravés

Art. 26.

1. Il est créé un organisme dénommé « le pool des risques aggravés » ayant pour objet la répartition parmi toutes les entre- prises d'assurances autorisées des risques jugés trop graves pour être supportés par une seule d'entre elles. Toutes les entreprises d'assurances autorisées telles que définies à l'article 1er littera e) y adhèrent obligatoirement. Les modalités de fonctionnement de cet organisme sont fixées par règlement grand-ducal.

2. Le pool des risques aggravés est soumis à la surveillance du Gouvernement par l'intermédiaire d'un commissaire de gouvernement désigné à cette fin.

PARTIE V. – Des sanctions et peines

Art. 27.

Les infractions aux dispositions des articles 9 et 23 peuvent être frappées par des sanctions prévues ~~à l'article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances~~ aux articles 303 et 305 de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances.

Art. 28.

~~1. Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule,~~

~~sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10 .000 euros, ou d'une de ces peines seulement.~~

1. Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

2. Est puni des peines prévues au point 1 quiconque organise des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse ou y participe, sans être couvert par l'assurance spéciale prévue à l'article 32.

Art. 29.

Les articles 13, 14 et 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques sont applicables aux infractions prévues à l'article qui précède.

Art. 30.

Ceux qui auront frauduleusement amené le Fonds à fournir une indemnisation qui n'était pas due ou qui n'était due qu'en partie, seront punis d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de deux cent cinquante et un à cinq mille euros ou d'une de ces peines seulement, à moins qu'une peine plus forte ne résulte d'une autre disposition légale.

La tentative de ce délit sera punie d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de deux cent cinquante et un à trois mille euros ou d'une de ces peines seulement.

PARTIE VI. – Dispositions diverses

Art. 31.

~~La délivrance de la carte d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er littera e).~~

~~Lorsque le contrat d'assurance a pris fin et à défaut d'un nouveau contrat, le titulaire de la carte d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de la restituer à l'autorité désignée par le Gouvernement, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.~~

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er lettre e). L'attestation est mise à disposition par voie électronique à la SNCA par l'entreprise d'assurances suite à la conclusion du contrat d'assurances par l'entreprise d'assurances, conformément à l'article 4 paragraphe 7 de la loi du 14 février 1955 concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation à la SNCA. À défaut d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Art. 31*bis*.

(1) L'entreprise d'assurances autorisée, telle que définie à l'article 1er lettre e) de la présente loi, saisit les données personnelles du preneur d'assurance, et du propriétaire, détenteur du véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation à établir dans la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ainsi que les données techniques nécessaires pour identifier le véhicule, sur lequel porte le contrat d'assurance, en vue de la création du contrat d'assurances et du certificat d'immatriculation du véhicule routier, dans le cadre des dispositions de

l'article 4 paragraphe 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Les modalités et le type des données à saisir sont précisés par un règlement grand-ducal.

La SNCA, en tant que gestionnaire de la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile pour le compte du ministre, est autorisée à mettre à disposition l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile aux entités suivantes :

a) la Police grand-ducale, conformément aux dispositions prévues par l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale;

b) les agents de l'Administration des douanes et des accises, conformément à l'article 6 paragraphe b) de la loi précitée du 14 février 1955 ;

c) les entreprises d'assurances autorisées, aux fins de vérification de cette information, au début et au terme de la période de la couverture d'assurance ;

d) Le Fonds de Garantie Automobile, conformément aux dispositions de la loi du 1er juin 2007 portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ;

e) Le Bureau, tel que défini à l'article 1er lettre g) de la présente loi et qui se porte garant pour le règlement des sinistres fixés à l'article 15 du règlement modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. »

(2) L'information mise à disposition par la SNCA est conservée par la Police grand-ducale ou l'Administration des douanes et des accises uniquement pour les besoins de constater et appliquer l'infraction de non couverture d'assurance pour le véhicule contrôlé.

(3) L'entreprise d'assurance autorisée traite et conserve l'information mentionnée au paragraphe 1er, alinéa 2 pour une durée qui ne peut excéder sept années après l'expiration du contrat de responsabilité civile automobile pour le véhicule couvert.

Art. 32.

L'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules est soumise à une autorisation par le Gouvernement, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale, répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 5 point 1.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Peuvent être exclus de l'assurance spéciale les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules qui participent aux courses et concours visés à l'alinéa 1er ainsi que les dommages causés à ces véhicules.

Partie VII. – Dispositions transitoires et abrogatoires

Art. 33.

1. Les demandes d'indemnisation adressées au Fonds résultant d'un accident survenu avant l'entrée en vigueur de la présente loi continuent à être régies par les dispositions de la loi modifiée du 16 décembre 1963 portant création d'un Fonds commun de garantie automobile.

2. L'obligation d'information incombant au Fonds en vertu de l'article 16 point 6 ne s'applique qu'aux accidents survenus après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 34.

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 33 point 1, la loi du 16 décembre 1963 portant création d'un Fonds commun de garantie automobile est abrogée.

2. La loi du 7 avril 1976 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est abrogée.

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

*

VERSION COORDONNEE DU PROJET DE LA LOI MODIFIEE DU 19 DECEMBRE 2004

facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Art. 1er. Définitions

Au sens de la présente loi on entend par:

a) «véhicule», tout véhicule motorisé, y compris les motocycles, normalement utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises;

b) «Etat membre de l'infraction», l'Etat membre de l'Union européenne où l'infraction a été commise;

c) «Etat membre d'immatriculation», l'Etat membre de l'Union européenne où est immatriculé le véhicule avec lequel l'infraction a été commise;

d) «requête automatisée», une procédure d'accès en ligne permettant de consulter les bases de données d'un, de plusieurs ou de tous les Etats membres de l'Union européenne ou pays tiers participants;

e) «point de contact national», autorité compétente désignée pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules;

f) «détenteur du véhicule», la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'Etat membre d'immatriculation;

g) «excès de vitesse», le dépassement des limites de vitesse en vigueur dans l'Etat membre de l'infraction, en fonction de la route et du type de véhicule concernés;

h) «non-port de la ceinture de sécurité», le non-respect de l'obligation du port de la ceinture de sécurité ou de l'utilisation obligatoire d'un dispositif de retenue pour enfant conformément à la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules et au droit de l'Etat membre de l'infraction;

i) «franchissement d'un feu rouge», le fait de ne pas s'arrêter à un feu rouge, ou à tout autre signal d'arrêt équivalent, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;

j) «conduite en état d'ébriété», le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de l'alcool, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;

k) «conduite sous l'influence de drogues», le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de drogues ou d'autres substances ayant des effets similaires, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;

l) «non-port du casque», le fait de ne pas porter de casque, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;

m) «circulation sur une voie interdite», le fait de circuler illicitement sur une partie de la chaussée, par exemple une bande d'arrêt d'urgence, une voie réservée aux transports publics ou une voie temporairement fermée en raison de congestions ou de travaux, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;

n) «usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule», le fait d'utiliser illicitement un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction.

Art. 2. Infractions susceptibles de donner lieu à l'échange d'informations

(1) Pour autant que le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat membre de l'infraction, les infractions suivantes sont susceptibles de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et selon les modalités de l'article 4, paragraphe 2:

a) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;

b) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention ou contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;

c) le défaut pour le conducteur d'un véhicule de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait pour le conducteur d'un véhicule de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué considérés comme contraventions graves en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;

d) l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;

e) le fait de commettre comme conducteur d'un véhicule un des délits ou une des contraventions graves prévues à l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955;

f) le défaut pour le conducteur d'un véhicule de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un véhicule de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué considérés comme contraventions graves en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;

g) 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;

h) le fait d'utiliser un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) Pour autant que les infractions définies aux points g) à n) de l'article 1 er sont commises sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers participant au moyen d'un véhicule immatriculé au Luxembourg, elles sont susceptibles de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et selon les modalités de l'article 4, paragraphe 1 er.

(3) La présente loi ne porte pas préjudice à la recherche, par d'autres moyens légaux, d'informations relatives aux infractions en matière de sécurité routière, commises dans un Etat membre de l'Union européenne ou dans un pays tiers participant, autre que celui où le véhicule est immatriculé.

Art. 3. Point de contact national

Les fonctionnaires affectés ou détachés à l'unité désignée à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale assument la fonction de point de contact national, sans préjudice des attributions dévolues par la loi au procureur général d'Etat et aux procureurs d'Etat.

Art. 4. Procédure pour l'échange d'informations entre Etats membres

(1) Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant:

a) les données relatives aux véhicules

b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer la requête respectent l'annexe I de la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en application des articles 9 et 10 de cette directive.

Pour être recevables, les requêtes en question doivent comporter le numéro d'immatriculation complet du véhicule.

(2) Les requêtes effectuées par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3 auprès du point de contact national de l'Etat membre ou du pays tiers participant, où le véhicule ayant servi à commettre l'infraction est immatriculé, se font à l'aide du numéro d'immatriculation complet du véhicule en question.

Ces requêtes sont effectuées dans le respect de l'annexe I de la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en application des articles 9 et 10 de cette directive et des procédures décrites au chapitre 3, points 2 et 3 de l'annexe de la décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en oeuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière.

Les données obtenues dans le cadre de ces requêtes sont utilisées aux seules fins d'identifier le responsable d'une ou de plusieurs des infractions visées à l'article 2.

(3) La transmission des données effectuée par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3 au point de contact national de l'Etat membre, ou du pays tiers participant où l'infraction a été commise, est faite à partir du «Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire» (EUCARIS) conformément à la loi du 19 février 2004 portant approbation du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

Art. 5. Lettre de notification relative à l'infraction

~~Le propriétaire ou le détenteur du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée.~~

Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée.

Les informations communiquées comprennent, conformément au droit national, les conséquences juridiques de ladite infraction sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du droit luxembourgeois.

Cette information est donnée par le procureur d'Etat territorialement compétent dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans une des langues officielles de l'Etat membre de l'Union européenne ou du pays tiers participant, où le véhicule ayant servi à commettre l'infraction est immatriculé.

Elle doit comprendre toutes les informations pertinentes, notamment la nature de l'infraction, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, la disposition légale non respectée, la sanction et, le cas échéant la procédure judiciaire, correspondante ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction.

Art. 6. Données à caractère personnel

(1) Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de la présente loi est effectué à des fins de prévention, de recherche et de constatation des infractions pénales ou administratives relevant de son champ d'application et se fait conformément aux articles 24 à 32 de la décision 2008/615/JAI précitée et aux dispositions, y non contraires, de la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

(2) Toute personne concernée a le droit d'obtenir des informations sur les données à caractère personnel transmises dans le cadre de la présente loi, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction, conformément aux articles 11 à 17 de la loi du 1 er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

Art. 7. Adaptations de l'annexe de la directive 2011/82/UE

Les modifications de l'annexe I de la directive 2015/413/UE s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions publie un avis au Mémorial, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte délégué publié au Journal officiel de l'Union européenne.

*

VERSION COORDONNEE DU PROJET DE LA LOI MODIFIEE DU 18 JUILLET 2018 sur la Police grand-ducale

…

Chapitre 5 – Traitement de données à caractère personnel

Art. 43.

Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative, les membres de la Police ayant la qualité d'officier de police judiciaire ou d'officier de police administrative ont accès direct, par un système informatique, aux traitements de données à caractère personnel suivants :

1° le registre général des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques et le répertoire général créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales ;

2° le fichier relatif aux affiliations des salariés, des indépendants et des employeurs géré par le Centre commun de la sécurité sociale sur base de l'article 413 du Code de la Sécurité sociale, à l'exclusion de toutes données relatives à la santé ;

3° le fichier des étrangers exploité pour le compte du Service des étrangers du ministre ayant l'Immigration dans ses attributions ;

4° le fichier des demandeurs d'asile exploité pour le compte du Service des réfugiés du ministre ayant l'Immigration dans ses attributions ;

5° le fichier des demandeurs de visa exploité pour le compte du bureau des passeports, visas et légalisations du ministre ayant les Affaires étrangères dans ses attributions ;

6° le fichier des autorisations d'établissement exploité pour le compte du ministre ayant les Classes moyennes dans ses attributions ;

7° le fichier des titulaires et demandeurs de permis de conduire exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions ;

8° le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions ;

9° le fichier des assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée, exploité pour le compte de l'Administration de l'enregistrement et des domaines ;

10° le fichier des armes prohibées du ministre ayant la Justice dans ses attributions ;

11° le fichier des sociétés du registre de commerce et des sociétés~~.~~;

12° la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, conformément à l'article 31*bis* de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Dans l'exercice de ces mêmes missions, les membres de la Police ayant la qualité d'agent de police judiciaire ou d'agent de police administrative ont accès direct, par un système informatique, aux fichiers visés aux points 1° à 8°, 10° et 11° de l'alinéa 1er. Il en est de même pour les membres du cadre civil de la Police, nommément désignés par le ministre sur proposition du directeur général de la Police grand-ducale, en fonction de leurs attributions spécifiques.

Les données à caractère personnel des fichiers accessibles en vertu des alinéas 1 et 2 sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le système informatique par lequel l'accès direct est opéré doit être aménagé de sorte que :

1° les membres de la Police visés aux alinéas 1 et 2 ne puissent consulter les fichiers auxquels ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel, et

2° les informations relatives aux membres de la Police ayant procédé à la consultation ainsi que les informations consultées, la date et l'heure de la consultation sont enregistrées et conservées pendant un délai de trois ans, afin que le motif de la consultation puisse être retracé. Les données à caractère personnel consultées doivent avoir un lien direct avec les faits ayant motivé la consultation.

Seules les données à caractère personnel strictement nécessaires, dans le respect du principe de proportionnalité, peuvent être consultées.

L'autorité de contrôle prévue à l'article 2, paragraphe 1er, point 15), lettre a), de la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale contrôle et surveille le respect des conditions d'accès prévues par le présent article. Le rapport à transmettre au ministre ayant la Protection des données dans ses attributions, en exécution de l'article 10 de la loi du 1er août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données, contient une partie spécifique ayant trait à l'exécution de sa mission de contrôle exercée au titre du présent article.

…

*

FICHE FINANCIERE

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

Le projet en objet propose une modification législative qui ne produit pas de conséquence financière dans l'immédiat mais qui peut constituer le fondement de modifications budgétaires futures. En effet, les montants maximaux que les agents de la Police grand-ducale pourront prononcer dans un avertissement taxé sont augmenté. Lors du constat d'une contravention ordinaire ce montant pourra atteindre 1 000 euros au lieu de la limite actuelle de 250 euros. Pour une contravention grave, le montant de la sanction pourra s'élever à 2 000 euros au lieu de la limite actuelle de 500 euros.

Il reste à noter que ces augmentations ne sont pas accompagnées de modification supplémentaires dans le tableau du règlement des avertissements taxés. Il n'y a donc pas d'impact immédiat. Il s'agit pour le moment de prévoir une marge de manœuvre lors de réformes futures, dans les cas où le renforcement de sanctions d'infractions au Code de la Route sera envisagé.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	**Projet de loi modifiant** **1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;** **2° la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis;** **3° 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 économique et** **2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie;** **4° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;** **5° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;** **6° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière**
Ministère initiateur :	**Ministère de la Mobilité et des Travaux publics**
Auteur(s) :	**Pol Philippe**
Téléphone :	**247-84958**
Courriel :	**pol.philippe@tr.etat.lu**
Objectif(s) du projet :	
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	
Ministère de la Justice	
Date :	**08/02/2022**

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, …) consultée(s) : Oui ☒ Non ☐
   Si oui, laquelle/lesquelles : Ministère de l'Intérieur ; Ministère des Finances ; Ministère de la Justice ; Ministère de la Digitalisation
   Remarques/Observations : Projet en concertation avec les administrations concernées (CTIE, ADA, Parquet, etc.)

2. Destinataires du projet :
   – Entreprises/Professions libérales : Oui ☒ Non ☐
   – Citoyens : Oui ☒ Non ☐
   – Administrations : Oui ☒ Non ☐

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

1 N.a. : non applicable.

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

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

   Remarques/Observations :

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

   Remarques/Observations :

   – procédure d'immatriculation simplifiée et plus rapide
   – système d'attribution des numéros de plaque d'immatriculation plus efficace (un plus grand nombre d'usager obtiendront un numéro plus rapidement)

6. Le projet contient-il une charge administrative[2] 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[3] approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire) à noter : En effet, le montant maximal inscrit dans un avertissement taxé est augmenté de 1 000 euros à 2 000 euros. Cette augmentation n'est accompagnée d'aucune modification dans le règlement des avertissements taxés, cependant des réformes futures pourront augmenter le montant de l'avertissement reçu suite à la constatation de toute infraction au Code de la Route.

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 ? La SCNA aura la possibilité de vérifier le paiement de la vignette fiscale du véhicule directement auprès de l'Administration des Douanes et des Accises, l'usager n'aura pas besoin dans ce cas d'envoyer la preuve de paiement.

   La Police grand-ducale pourra consulter la SNCA afin de savoir si un usager circule bien en conformité avec l'obligation de conduire un véhicule assuré par la Responsabilité civile automobile.

   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[4] ? Oui ☒ Non ☐ N.a. ☐

   Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ? La saisine des données techniques du véhciules et des données perosnnelles du requérant lors de l'immatriculation du véhicule par la compagnie d'assurance qui couvre le véhicule à immatri-

---

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)

culer. La SNCA enregistre le véhicule et confirme que ce véhicule est bien assuré avant de finaliser l'immatriculation.

8. Le projet prévoit-il :
   – une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   – des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒
   – le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui ☐ Non ☐ N.a. ☒

9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐
   Si oui, laquelle :

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

11. Le projet contribue-t-il en général à une :
    a) simplification administrative, et/ou à une Oui ☒ Non ☐
    b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui ☒ Non ☐
    Remarques/Observations : La simplification administrative est un des objectifs centraux de ce projet, en modernisant le système d'immatriculation des véhicules routiers et dans la matière des plaqures rouges.

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 ? été 2022 pour les interfaces CTIE

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui ☐ Non ☒ N.a. ☐
    Si oui, lequel ?
    Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
    – principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
    – positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
      Si oui, expliquez de quelle manière :
    – neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☒ Non ☐
      Si oui, expliquez pourquoi : Les dispositions du présent avant-projet de loi s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux femmes.
    – négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui ☐ Non ☒
      Si oui, expliquez de quelle manière :

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

Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation[5] ? 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

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers[6] ? 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

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

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

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau
7985 - Dossier consolidé : 131

7985/01

N° 7985[1]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

P R O J E T D E L O I

modifiant

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;

6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

(18.10.2022)

Par sa lettre du 15 mars 2022, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a bien voulu demander l'avis de la Chambre des Métiers au sujet du projet de loi repris sous rubrique.

Le projet de loi a pour objectif d'introduire la notion du titulaire d'un certificat d'immatriculation, qui est d'habitude l'utilisateur principal du véhicule immatriculé, au lieu d'enregistrer d'office le propriétaire d'un véhicule et subsidiairement le détenteur du véhicule, lors de la procédure d'immatriculation. Ce changement de terminologie est transposé dans les cinq lois (1° à 5°) énumérées dans l'intitulé de projet de loi. Malgré l'intégration du titulaire, l'indication du propriétaire ou du détenteur est maintenue, ce qui présente aux yeux de la Chambre des Métiers une certaine complexification. Ainsi, en matière d'avertissement taxé, par exemple, le conducteur contrevenant et le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule sont solidairement responsables. En outre, le projet de loi apporte plusieurs précisions de nature purement formelle et rectificative à divers endroits de la réglementation de la circulation sur les voies publiques.

En deuxième lieu, le projet de loi a pour objet d'introduire des précisions et des modifications qui sont de nature technique :

- Il est prévu que l'attribution de numéros d'immatriculation se fasse dorénavant à la personne et non plus au véhicule. Ce changement de fonctionnement implique la réservation des numéros d'immatriculation par le futur titulaire du certificat d'immatriculation moyennant paiement d'une taxe ; le nombre maximal de numéros d'immatriculation qu'une même personne peut réserver sera limité ; et la durée de la réservation sera d'une année.
- La base légale des Commissions en termes de permis de conduire (Commission médicale, Commission spéciale) est transférée dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la régle-

mentation de la circulation ; et une Commission des autorisations spéciales (pour les transports exceptionnels, les autorisations mises en circulation exceptionnelles, pour les véhicules dont les dimensions et masses dépassent les limites règlementaires) est instaurée.

- Aussi, le projet de loi apporte des précisions en matière d'homologation quant à la réception par type européenne, la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries, la réception nationale individuelle.
- Ou bien, des précisions concernant la circulation sur la voie publique sans immatriculation mais en vue de l'immatriculation.
- La périodicité des contrôles techniques à compter de la première mise en circulation ainsi qu'à compter d'un contrôle technique complémentaire, est reformulée pour les diverses catégories de véhicules.

Le projet de loi poursuit, par ailleurs, un objectif de simplification administrative par la création d'un échange de données qui permet à la SNCA de disposer d'un accès direct et immédiat à l'information la plus récente concernant la validité de la carte verte et de la couverture par une assurance RC. Réciproquement, l'échange électronique prévu par le présent projet de loi propose aux entreprises d'assurances un accès aux données techniques du véhicule. La procédure d'immatriculation se retrouve optimisée.

Aussi, la SCNA aura la possibilité de vérifier le paiement de la vignette fiscale du véhicule directement auprès de l'Administration des Douanes et des Accises et la Police grand-ducale pourra consulter la banque de données de la SNCA afin de savoir si un usager circule bien en conformité avec l'obligation de conduire un véhicule assuré par la responsabilité civile automobile. Le contrôle se retrouve optimisé.

Le projet de loi poursuit en quatrième lieu un objectif qui est de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière.

- Dans ce contexte, il est précisé que l'utilisation d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé au volant est interdit. Ainsi, il est rappelé que le fait de tenir en main un téléphone portable dès que le véhicule est en mouvement, constitue une infraction. Le nombre de points retirés pour l'inobservation des prescriptions y relatives est augmenté de 2 à 4 et l'avertissement taxé est augmenté de 145 à 250 euros.
- La détection de la conduite sous l'influence de drogues, de médicaments ou de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique est précisée et le retrait immédiat du permis de conduire est prévu. Le retrait est même possible en cas de signes manifestes de consommation desdites substances.
- La possibilité de l'immobilisation du véhicule si une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement (par exemple le pot d'échappement) est également une nouveauté prévue par le projet de loi sous avis.
- La confiscation spéciale ou une amende subsidiaire peut être prononcé contre le propriétaire récidiviste qui a toléré la conduite de son véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.
- Le taux maximum des amendes qui est actuellement de 250 euros est fixé à 1.000 euros et le taux d'amende pour les contraventions graves qui est actuellement de 500 euros est fixé à 2.000 euros. La circulation sur la voie publique sans paiement de la taxe sur les véhicules routiers depuis plus de 60 jours à compter de son échéance est dé-correctionnalisé et sera dorénavant une contravention grave.
- Concernant les radars automatiques, il y a lieu de noter une nouvelle incrimination, à savoir quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge.

La Chambre des Métiers prend avant tout note de nouvelles dispositions qui concernent potentiellement davantage ses ressortissants qui sont les artisans.

Il s'agit de l'introduction d'une autorisation spéciale pour l'équipement de certains véhicules avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires.

L'introduction d'une base légale à la détection d'une surcharge via un système de pesage automatique qui sera complété par un règlement grand-ducal. Par ailleurs, la conduite d'un véhicule ou d'un

ensemble de véhicules couplés dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10% sera sanctionné par le retrait de 2 points. Jusqu'à présent, le retrait de points ne joue que pour le dépassement de plus de 10%.

Le retrait sera de 4 points en cas de dépassement de la masse autorisée par l'autorisation spéciale permettant de dépasser les masses et dimensions règlementaires.

Il est prévu de sanctionner l'inobservation des prescriptions relatives à un chargement des véhicules routiers d'une perte de 2 points sur le permis de conduire des conducteurs fautifs. Le barème actuel est complété à ce titre par douze nouvelles infractions traitant le transport de marchandises non conforme: – le chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber ; – le chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur ; – une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux ; – un arrimage non règlementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier ; – le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres ; – l'utilisation d'un support de charge non règlementaire ; – le dépassement de la longueur maximale autorisée d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus; – le défaut de signalisation ou signalisation non règlementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre ; – le défaut d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires ; – le défaut d'une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima règlementaires à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier ; – l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires ; – l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement règlementaires.

La Chambre des Métiers estime que le projet de loi volumineux sous avis prévoit des dispositions tellement éparses qu'elle se doit de demander à Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics de bien vouloir organiser une campagne d'information afin que les nouvelles sanctions ne prennent pas au dépourvu les justiciables.

*

A l'exception de la remarque énoncée ci-dessus, la Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler relativement au projet de loi lui soumis pour avis.

Luxembourg, le 18 octobre 2022

Pour la Chambre des Métiers

Le Directeur Général,
Tom WIRION

Le Président,
Tom OBERWEIS

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7985/02

N° 7985²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;

6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(23.12.2022)

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

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

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

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

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

*

CONSIDERATIONS GENERALES

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

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

Un premier train de modifications concerne en particulier :

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

Une deuxième série de modifications a notamment pour objet :

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

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

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

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

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

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

1 Voir, à titre d'exemple, l'article 2 de la loi en projet (points 2, 11, 14, 15).

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1er

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

Point 1°

Sans observation.

Point 2°

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

---

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

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

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

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

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

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

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

Article 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 3

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 4

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

18 Avis du Conseil d'État n° 49.851 du 21 janvier 2014 sur le projet de loi modifiant la loi modifiée du 16 avril 1979 fixant le statut général des fonctionnaires de l'État […] (doc. parl. n° 6457[3], pp. 8 et 18).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 5

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

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

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

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

---

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

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

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

Article 6

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

Le Conseil d'État tient toutefois à attirer l'attention des auteurs sur l'annexe IV, point 2, lettre b) intitulée « Formation continue ou examen approprié » de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE qui prévoit en son alinéa premier que « les États membres veillent à ce que les inspecteurs suivent chaque année une formation continue ou réussissent un examen approprié assurés ou établis par l'État membre ou par un centre de formation autorisé par l'État membre ».

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

Article 7

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

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

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

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

---

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

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

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

Articles 8 et 9

Sans observation.

Article 10

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 11

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

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

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

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

Article 12

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

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

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

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

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

---

23 Cour constitutionnelle, arrêts n^{os} 59/11 et 60/11 du 7 janvier 2011 (Mém. A n° 11 du 19 janvier 2011, pp. 80 et 82).

Articles 13 à 15

Sans observation.

Article 16

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

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

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

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

Articles 17 à 24

Sans observation.

Article 25

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

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

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

Article 26

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

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

Articles 27 et 28

Sans observation.

Article 29

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

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

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

Article 30

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

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

Article 31

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

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

Articles 32 à 34

Sans observation.

Article 35

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

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

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

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

---

24 Voir à ce sujet également les développements à l'endroit des considérations générales.

Article 36

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

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

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

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

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

Article 37

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

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

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Intitulé

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

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

Article 1er

Au point 2°, le Conseil d'État propose de reformuler la phrase liminaire de la manière suivante :

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

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

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

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

Article 2

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

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

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

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

Article 4

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

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

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

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

Au point 3°, au paragraphe 3, alinéa 1er, seconde phrase, les termes « exigences législatives et règlementaires applicables » sont à remplacer par les termes « exigences légales applicables ».

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

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

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

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

Au point 6°, lettre b), la phrase liminaire est à libeller comme suit :

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

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

Article 5

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

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

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

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

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

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

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

Article 7

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

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

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

Article 8

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

Article 9

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

Article 10

Le point 1° est à libeller comme suit :

« 1° Les paragraphes 1er et 3 sont renumérotés en (1) ~~respectivement~~ et (3). »

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

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

Article 11

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

Article 12

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

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

« Est puni […].

La confiscation spéciale […]. » »

Article 16

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

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

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

Article 18

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

Article 19

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

Article 21

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

Article 22

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

Article 24

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

Article 25

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

Article 29

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

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

Article 31

Au point 1°, il y a lieu d'écrire :

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

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

Au point 2°, phrase liminaire, il convient de remplacer les termes « alinéa *in fine* » par ceux de « alinéa 2 ».

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

Article 35

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

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

Article 36

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

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

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

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

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

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

Chapitre 5

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

Article 39

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

> « **Art. 39.** L'article 43, alinéa 1er, de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale est modifié comme suit :
>
> 1° Au point 11° […] ;
>
> 2° Est ajouté un point 12° libellé comme suit :
>
> « 12° […] ». »

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

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

Le Secrétaire général, — *Le Président,*

Marc BESCH — Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7985/03

N° 7985[3]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;

6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

* * *

AVIS DE LA COMMISSION NATIONALE POUR LA PROTECTION DES DONNEES

(19.12.2022)

1. Conformément à l'article 57.1.c du règlement 2016/679 du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (ci-après le « RGPD »), auquel se réfère l'article 7 de la loi du 1er août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données, la Commission nationale pour la protection des données (ci-après la « Commission nationale » ou la « CNPD ») « *conseille, conformément au droit de l'État membre, le parlement national, le gouvernement et d'autres institutions et organismes au sujet des mesures législatives et administratives relatives à la protection des droits et libertés des personnes physiques à l'égard du traitement* ».

2. L'article 36.4 du RGPD dispose que « *[l]es États membres consultent l'autorité de contrôle dans le cadre de l'élaboration d'une proposition de mesure législative devant être adoptée par un parlement national, ou d'une mesure réglementaire fondée sur une telle mesure législative, qui se rapporte au traitement* ».

3. Par courrier en date du 22 mars 2022, Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics a invité la Commission nationale à se prononcer sur le projet de loi n°7985 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et certaines autres lois (ci-après le « projet de loi ») ainsi que sur le projet de règlement grand-ducal modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et certains autres règlements grand-ducaux (ci-après le « projet de règlement grand-ducal »).

4. Le projet de loi a notamment pour objet « *de mettre en place une communication électronique entre l'Administration des douanes et des accises et la Société Nationale de Circulation Automobile (ci-après la « SNCA ») en vue de prouver le dédouanement du véhicule. Ce procédé entre administrations permettra au citoyen de ne plus avoir à faire cette démarche lui-même et accélérera l'immatriculation du véhicule* », de « *créer une base légale qui permet l'échange de données relatives aux véhicules routiers en matière d'immatriculation et en matière d'assurance de la responsabilité civile (RC) entre la SNCA, en tant que sous-traitant du ministre ayant les transports dans ses attributions, et les entreprises d'assurance* », ainsi que de créer une base de données centralisée « *permettant d'obtenir et de conserver une information fiable sur l'assurance RC des véhicules routiers* ».

5. La Commission nationale limitera ses observations aux questions traitant des aspects portant sur la protection des données à caractère personnel.

I. Sur la création d'une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile

1. *Remarques liminaires*

6. Conformément à l'article 6.3 du RGPD, il y a lieu de féliciter les auteurs du projet de loi pour avoir prévu le principe même de la création d'une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile[1] (ci-après la base de données « TR. RCA »).

En effet, lorsque le traitement de données à caractère personnel est « *nécessaire au respect d'une obligation légale à laquelle le responsable du traitement est soumis* »[2] ou « *est nécessaire à l'exécution d'une mission d'intérêt public* »[3], alors le fondement d'un tel traitement est notamment défini par « *le droit de l'Etat membre auquel le responsable du traitement est soumi*s » conformément à l'article 6.3 du RGPD.

L'article 6.3 du RGPD dispose que « *[l]e fondement du traitement visé au paragraphe 1, points c) et e), est défini par :*

a. le droit de l'Union; ou

b. le droit de l'État membre auquel le responsable du traitement est soumis.

Les finalités du traitement sont définies dans cette base juridique ou, en ce qui concerne le traitement visé au paragraphe 1, point e), sont nécessaires à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement. Cette base juridique peut contenir des dispositions spécifiques pour adapter l'application des règles du présent règlement, entre autres: les conditions générales régissant la licéité du traitement par le responsable du traitement; les types de données qui font l'objet du traitement; les personnes concernées; les entités auxquelles les données à caractère personnel peuvent être communiquées et les finalités pour lesquelles elles peuvent l'être; la limitation des finalités; les durées de conservation; et les opérations et procédures de traitement, y compris les mesures visant à garantir un traitement licite et loyal, telles que celles prévues dans d'autres situations particulières de traitement comme le prévoit le chapitre IX ».

Cet article prévoit une contrainte particulière liée à la licéité d'un traitement de données nécessaire au respect d'une obligation légale ou à l'exécution d'une mission d'intérêt public ou relevant de l'exercice de l'autorité publique dont est investi le responsable du traitement. Dans ces deux cas de figure, le fondement et les finalités des traitements de données doivent spécifiquement être définis soit par le droit de l'Union européenne, soit par le droit de l'Etat membre auquel le responsable du traitement est soumis.

7. De plus, le considérant (45) du RGPD précise qu'il devrait « *appartenir au droit de l'Union ou au droit d'un Etat membre de déterminer la finalité du traitement. Par ailleurs, ce droit pourrait préciser les conditions générales du présent règlement régissant la licéité du traitement des données à caractère personnel, établir les spécifications visant à déterminer le responsable du traitement, le type*

---

1 Voir article 4.7. alinéa 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, tel que modifié par l'article 4 du projet de loi.

2 Article 6.1.c du RGPD.

3 Article 6.1.e du RGPD.

de données à caractère personnel faisant l'objet du traitement, les personnes concernées, les entités auxquelles les données à caractère personnel peuvent être communiquées, les limitations de la finalité, la durée de conservation et d'autres mesures visant à garantir un traitement licite et loyal ».

8. Le considérant (41) du RGPD énonce encore que « *[l]orsque le présent règlement fait référence à une base juridique ou à une mesure législative, cela ne signifie pas nécessairement que l'adoption d'un acte législatif par un parlement est exigée, sans préjudice des obligations prévues en vertu de l'ordre constitutionnel de l'État membre concerné. Cependant, cette base juridique ou cette mesure législative devrait être claire et précise et son application devrait être prévisible pour les justiciables, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Cour européenne des droits de l'homme* ».

9. En vertu des dispositions précitées, ces bases légales devraient établir des dispositions spécifiques visant à déterminer, entre autres, les types de données traitées, les personnes concernées, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et pour quelles finalités, les durées de conservation des données ou encore les opérations et procédures de traitement.

10. Force est de constater que le texte sous avis ne précise pas clairement quelles seraient les catégories de données qui seraient traitées et conservées dans la base de données TR.RCA, ni pour quelles finalités celles-ci seraient traitées, ni quelles seraient les durées de conservation de telles données.

11. De telles précisions s'avèrent d'autant plus importantes alors que le responsable du traitement de cette base de données serait le Ministre ayant les transports dans ses attributions (ci-après le « ministre »), mais serait gérée par une entreprise privée, la SNCA, et serait, en outre, alimentée par des données collectées par des entreprises privées, à savoir les compagnies d'assurance du Grand-duché de Luxembourg. La Commission nationale reviendra, tout au long de son avis, en détail sur les problématiques susceptibles d'être engendrées par un tel système.

12. Par ailleurs, il convient de regretter que les dispositions qui encadrent une telle base de données soient éparpillées dans plusieurs textes de loi de sorte qu'il est difficile de comprendre les contours et la portée de la base de données TR.RCA. En effet, le projet de loi entend prévoir des dispositions relatives à cette base de données dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ainsi que dans le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

13. Pour une meilleure lisibilité et compréhension du fonctionnement de la base de données TR.RCA, ne faudrait-il pas que les dispositions relatives à la base de données TR.RCA soient regroupées dans un même texte ?

2. *Sur le rôle des différents acteurs*

A. *Sur le rôle du ministre, de la SNCA et du CTIE*

14. Il convient de rappeler que l'article 4, point 7), du RGPD définit le responsable du traitement comme « *la personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou un autre organisme qui, seul ou conjointement avec d'autres, détermine les finalités et les moyens du traitement ; lorsque les finalités et les moyens de ce traitement sont déterminés par le droit de l'Union ou le droit d'un État membre, le responsable du traitement peut être désigné ou les critères spécifiques applicables à sa désignation peuvent être prévus par le droit de l'Union ou par le droit d'un État membre* ».

L'article 4, point 8), du RGPD définit le sous-traitant comme « *la personne physique ou morale, l'autorité publique, le service ou un autre organisme qui traite des données à caractère personnel pour le compte du responsable du traitement* ».

15. Il résulte des dispositions du projet de loi que le « *ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du [RGPD]* », le « *[CTIE] a la qualité*

de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8) du [RGPD] » et « *la SNCA a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du [RGPD]* »[4].

16. S'il y a lieu de saluer l'effort des auteurs du projet de loi pour avoir tenté de définir le rôle du ministre, celui du Centre des technologies de l'information de l'Etat (ci-après le « CTIE ») ainsi que de la SNCA d'un point de vue de la protection des données, ces dispositions sont toutefois incomplètes.

17. En effet, afin de comprendre la portée de tels rôles d'un point de vue de la protection des données, il est indispensable que le texte sous avis prévoit pour quels traitements de données le ministre est le responsable du traitement, et de préciser que le CTIE et la SNCA sont les sous-traitants du ministre.

18. Ainsi, la CNPD recommande de préciser que le ministre serait le responsable du traitement pour les traitements de données effectués dans le cadre de la tenue de la base de données TR.RCA, que la SNCA serait le sous-traitant du ministre, en ce qu'elle gérerait une telle base de données, et que le CTIE serait également le sous-traitant du ministre, en ce qu'il mettrait en place les solutions techniques permettant la tenue de ladite base de données.

B. *Sur le rôle des compagnies d'assurance*

19. Il y a lieu de relever que le rôle des compagnies d'assurance n'est pas clairement défini dans le projet de loi. En effet, il ressort des dispositions de l'article 4 du projet de loi que la SNCA recueillerait directement auprès de l'entreprise d'assurance concernée les données relatives à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers pour le véhicule à immatriculer.

L'article 29 du projet de loi prévoit encore que les compagnies d'assurance notifieraient à la SNCA « *l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation* ».

Conformément à l'article 36 du projet de loi, ces dernières pourraient également saisir « *les données personnelles du preneur d'assurance, et du propriétaire, détenteur du véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation à établir dans la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ainsi que les données techniques pour identifier le véhicule, sur lequel se porte le contrat d'assurance, en vue de la création du contrat d'assurance et du certificat d'immatriculation du véhicule routier* ».

20. Ainsi, les compagnies d'assurance agiraient tantôt en tant que simple « *data provider* », tantôt en tant que responsable du traitement dans le cadre des obligations légales découlant des articles précités. Cependant, il est difficile de comprendre à la lecture desdites dispositions dans quelle situation les compagnies d'assurance agiraient en tant que « *data provider* » ou en tant que responsable du traitement.

21. Dès lors, il est impératif aux yeux de la Commission nationale de clarifier le rôle des compagnies d'assurance afin de pouvoir tirer clairement les conséquences de leur rôle dans le cadre de la base de données TR.RCA d'un point de vue de la protection des données.

3. *Sur les finalités de la base de données TR.RCA*

22. L'article 4 du projet de loi, qui introduit le principe de la création de la base de données TR.RCA, dispose que « *[p]our attester la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurance autorisée* ».

4 Voir article 4 du projet de loi.

23. Les données relatives à l'assurance seraient donc collectées et conservées par la SNCA dans la base de données TR.RCA car celles-ci seraient nécessaires aux fins d'immatriculation du véhicule. Cependant, force est de constater que la création d'un « fichier national central d'assurance » ne semble pas uniquement reposer sur de telles finalités sur base des explications données par les auteurs du projet de loi dans l'exposé des motifs et leurs commentaires des articles.

A. *Sur les finalités aux fins de l'immatriculation d'un véhicule routier*

24. Il y a lieu de relever que la SNCA collecte d'ores et déjà des données relatives à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers car tout véhicule se doit d'être couvert par une assurance valable afin d'être mis en circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg[5].

25. En effet, l'une des pièces à fournir dans le cadre de « *l'immatriculation d'un véhicule au Luxembourg* » ou « *de l'obtention d'un certificat d'immatriculation, d'une vignette de conformité, d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'immatriculation d'un véhicule ou de toute autre opération administrative dans le cadre de la mise en circulation sur la voie publique ou de la mise hors circulation sur la voie publique d'un véhicule au Luxembourg* », est la preuve de « *couverture du véhicule par une assurance de responsabilité civile pour véhicules automoteurs* »[6].

26. Cependant, quelles seraient les raisons de la conservation de telles données dans la base de données TR. RCA aux fins de l'immatriculation d'un véhicule routier ? En effet, aucune disposition actuellement applicable, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, ne semble justifier une telle conservation dans une base de données dédiée, une fois l'immatriculation du véhicule terminée.

27. Des explications à ce sujet mériteraient d'être apportées par les auteurs du projet de loi.

B. *Sur les finalités à des fins de contrôle de la validité d'une assurance de responsabilité civile automobile*

a. Sur les dispositions de la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021

28. L'article 4.1 de la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 dispose que « *[c]haque État membre s'abstient d'effectuer un contrôle de l'assurance de la responsabilité civile des véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre ou qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers et entrent sur son territoire à partir du territoire d'un autre État membre. Il peut toutefois procéder à ces contrôles de l'assurance à condition que ceux-ci ne soient pas discriminatoires, qu'ils soient nécessaires et proportionnés à l'objectif poursuivi, et :*

a) qu'ils soient effectués dans le cadre d'un contrôle ne visant pas exclusivement à vérifier l'assurance ; ou

b) qu'ils fassent partie d'un système général de contrôles sur le territoire national menés également sur les véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire de l'État membre qui réalise le contrôle et ne nécessitent pas l'arrêt du véhicule ».

29. Le considérant (16) de ladite directive apporte des précisions quant à ces dispositions, et énonce que « *[l]es États membres doivent actuellement s'abstenir de contrôler l'assurance des véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un autre État membre, ou qui ont leur stationnement habituel sur le territoire d'un pays tiers et entrent sur leur territoire à partir du territoire d'un autre État membre. Cependant, de nouvelles innovations technologiques, comme la technologie permettant la reconnaissance automatique des plaques d'immatriculation, permettent de contrôler l'assurance des véhicules sans les stopper et donc sans interférer avec la libre circulation des personnes. Il convient*

5 Voir article 2 de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

6 Voir article 52 du projet de loi qui a pour objet de modifier l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

donc d'autoriser les contrôles de l'assurance des véhicules, uniquement s'ils ne sont pas discriminatoires, s'ils sont nécessaires et proportionnés, s'ils s'inscrivent dans le cadre d'un système général de contrôles sur le territoire national menés également sur les véhicules qui ont leur stationnement habituel sur le territoire de l'État membre qui effectue les contrôles et s'ils ne nécessitent pas d'arrêter le véhicule ».

Le considérant (17) de la directive précitée énonce encore que « *[l]es États membres qui optent pour la mise en place d'un système qui traite des données à caractère personnel susceptibles d'être ultérieurement partagées avec d'autres États membres, telles que des données obtenues grâce à une technologie de reconnaissance des plaques d'immatriculation, doivent légiférer pour permettre le traitement de données à caractère personnel aux fins de la lutte contre la conduite sans assurance, tout en mettant en place des mesures appropriées garantissant les droits et les libertés ainsi que les intérêts légitimes des personnes concernées par ces données. Les dispositions du [RGPD] s'appliquent au traitement des données à caractère personnel aux fins de la lutte contre la conduite sans assurance. La législation des États membres devrait notamment préciser la finalité exacte, indiquer la base juridique pertinente, satisfaire aux exigences de sécurité applicables, respecter les principes de nécessité, de proportionnalité et de « limitation de la finalité », et fixer un délai proportionné de conservation des données* ».

30. Il résulte de ce qui précède qu'il est laissé le choix aux États membres de mettre en place des systèmes de contrôle de l'assurance d'un véhicule qui impliqueraient des traitements de données à caractère personnel. Cependant, il ne découle pas de la directive (UE) 2021/2118 précitée que les États membres doivent créer une base de données nationale relative à l'assurance des véhicules routiers, tel que semble le suggérer les auteurs du projet de loi. La CNPD reviendra infra sur ce point.

31. Par ailleurs, il convient de rappeler que « *[l]es considérants des directives ne sont pas soumis à l'obligation de transposition en droit national, étant donné qu'ils n'ont aucune valeur juridique propre. Ils contribuent simplement à faciliter l'interprétation des articles des directives auxquels ils se rattachent et qui l'emportent sur les considérants en cas de contradiction* »[7].

b. Sur la volonté des auteurs du projet de loi quant aux finalités poursuivies par la base de données TR.RCA

32. Il ressort de l'exposé des motifs que « *l'Union européenne rend à présent possible le contrôle de l'obligation d'assurer un véhicule routier sur les véhicules routiers immatriculés sur le territoire d'un autre État membre, par la Police de l'État membre sur le territoire duquel ce véhicule se trouve, selon notamment le considérant (16) de la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité. En effet, la question de la non assurance des véhicules routiers est envisagée comme un problème sérieux et permettre cet échange contribuerait à améliorer la sécurité routière. En conséquence, un véhicule immatriculé au Luxembourg et circulant sur le territoire d'un autre État membre peut être contrôlé au sujet de l'existence de son assurance RC. Au lieu de présenter le document papier, dont la fiabilité est toute relative, il est prévu que les membres de la Police de cet État membre puisse directement vérifier cette information sur une base de données. Le fait que cette base de données soit centralisée est une exigence pour ce système de contrôle, à l'échelle européenne. Réciproquement la Police grand-ducale pourra conduire de tels contrôle selon les mêmes modalités sur tout véhicule immatriculé dans le territoire de tout autre État membre* ».

33. Les auteurs du projet de loi estiment ainsi que « *mettre en place cette base de données centralisée ainsi que les moyens permettant d'obtenir et de conserver une information fiable sur l'assurance RC des véhicules routiers est donc une nécessité* ». Ces derniers précisent encore que « *[l]e principal atout de ce système est que l'information sur l'existence ou non d'une assurance RC peut être instantanément mise à jour et contrôlée. Aussi, les possibilités de fraude ou de falsification quant à l'assurance sont exclues. C'est pourquoi ce traitement des données apporte une véritable plus-value quant à*

7 En ce sens, voir M. Besch, « Traitement de données à caractère personnel dans le secteur public », Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Luxembourg, Promoculture Larcier, 2019, p. 469, n°221.

l'application et la sanction de l'obligation de souscrire à une assurance de RC automobile, telle que prévue par les lois modifiées du 14 février 1955 et 16 avril 2003 précitées ».

34. Il ressort encore du commentaire des articles que la base de données TR.RCA serait une base de données « *dédiée à répertorier l'existence d'une responsabilité civile automobile pour les véhicules en circulation au Grand-Duché du Luxembourg. En effet, l'information contenue dans la base est considérée comme étant la plus fiable, et constituera la source de vérification de la Police grand-ducal lors de ses contrôles* »[8], et qu'elle serait centralisée « *dans la logique des exigences européennes*[9]*, et en vue de satisfaire à une réforme à venir selon laquelle les Etats membres communiqueront l'information relative à l'existence d'une assurance de responsabilité civile pour un véhicule automoteur aux services de Police des Etats membres lors d'un contrôle du véhicule sur le territoire de l'un de ses Etats membres* »[10].

35. Ainsi, et alors que la directive (UE) 2021/2118 précitée ne semble pas imposer la création d'une telle base de données, la CNPD comprend que la création de la base de données obéirait plutôt à une volonté politique – et à l'anticipation d'une réforme européenne à venir, dont la finalité première serait de permettre le contrôle quant à la validité ou l'existence d'une assurance de responsabilité civile pour les véhicules immatriculés et mis en circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Or, cela n'est aucunement reflétée dans le projet de loi.

36. Par conséquent, en l'absence de telles précisions dans le texte même du projet de loi, la formulation actuelle desdites dispositions ne remplit pas les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Cour européenne des droits de l'homme[11].

37. La CNPD estime, dès lors, indispensable que les dispositions sous avis reflètent les finalités telles que décrites par les auteurs du projet de loi dans l'exposé des motifs et dans le commentaire des articles.

4. *Sur les catégories de données*

38. En vertu de l'article 4.7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, tel que modifié par le projet de loi[12], la SNCA collecte et conserve « *dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relatives à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurance autorisée* ».

Cet article précise encore que « *les données communiquées par les compagnies d'assurance, en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier, sont précisées dans un règlement grand-ducal ; elles comportent certaines données techniques du véhicule et les données personnelles du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, et, le cas échéant, les données personnelles du preneur d'assurance* ».

39. L'article 36 du projet de loi[13] précise encore que les compagnies d'assurance saisissent « *les données personnelles du preneur d'assurance, et du propriétaire, détenteur du véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation à établir dans la base de données relative à l'assurance de*

---

8 Voir commentaire des articles, Ad article 29.

9 Les auteurs du projet de loi semblent viser le considérant 16 de la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité, voir paragraphe 29 du présent avis.

10 Voir commentaire des articles, Ad article 36.

11 En ce sens, voir M. Besch, « Traitement de données à caractère personnel dans le secteur public », Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Luxembourg, Promoculture Larcier, 2019, p. 469, n°619 ; voir entre autres CourEDH, Zakharov e. Russie [CGL n°47413/06], § 228-229, 4 décembre 2015, CourEDH, Vavřička et autres c. République tchèque (requêtes n°47621/13 et 5 autres), § 276 à 293, 8 avril 2021.

12 Voir article 4 du projet de loi.

13 Cet article introduit un nouvel article 31*bis* de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, telles qu'introduites par l'article 36 du projet de loi.

responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ainsi que les données techniques nécessaires pour identifier le véhicule, sur lequel se porte le contrat d'assurance » et que les « *modalités et le type des données à saisir sont précisés par un règlement grand-ducal* ».

40. La CNPD comprend que les dispositions du règlement grand-ducal dont il serait question et auquel font référence les articles précités, sont les dispositions visées à l'article 50 du projet de règlement grand-ducal, qui a pour objet de modifier l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

41. Cet article dispose que « *[p]our toute immatriculation d'un véhicule routier au Luxembourg, la compagnie d'assurance titulaire du contrat de responsabilité civile automobile obligatoire procède à la saisie des données techniques relatives au véhicule à faire immatriculer, dans la limite des informations prévues à l'annexe 1 du présent règlement.*

Dans le cadre de cette saisie, la compagnie d'assurance est autorisée à traiter conformément à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3 de la loi précitée du 14 février 1955 les données à caractère personnel suivantes :

- *le numéro de châssis du véhicule et le numéro d'immatriculation attribué au véhicule ;*
- *le(s) nom(s) et adresse du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation pour lequel le véhicule est assuré ;*
- *les données personnelles du preneur d'assurance, le cas échéant* ».

42. Il résulte du commentaire des articles que ces nouvelles dispositions ont été introduites « *afin de décrire les données traitées par la compagnie d'assurance preneur du contrat de responsabilité civile obligatoire du véhicule à assurer* »[14].

43. S'il ne ressort pas des dispositions précitées, ni du commentaire des articles, dans quel fichier ces données seraient saisies, la CNPD comprend toutefois que ces données figureraient dans la base de données TR.RCA. Dès lors, l'article 50 du projet de règlement grand-ducal devrait préciser expressément que ces données soient conservées dans la base de données TR.RCA.

44. En outre, tant l'article 4 du projet de loi que l'article 50 du projet de règlement grand-ducal visent expressément la collecte des « *données personnelles du preneur* d'assurance » sans qu'il soit explicitement précisé de quelles données il s'agirait. S'agit-il des données figurant sur l'attestation d'assurance délivrée par une compagnie d'assurance, telle que visée par l'article 12.4. du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers[15] ? Ce document est, en effet, nécessairement communiqué à la SNCA lors de l'immatriculation d'un véhicule routier[16]. Des précisions à ce sujet mériteraient d'être apportées par les auteurs du projet de loi.

45. Enfin, il convient de relever que les compagnies d'assurance notifieraient à la SNCA des données à caractère personnel en vertu de l'article 29 du projet de loi. Cet article prévoit de remplacer les dispositions de l'article 12.1 de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, par les dispositions ci-après : « *[p]our être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à*

---

14 Voir commentaire des articles du projet de règlement grand-ducal, Ad article 50.

15 L'article 12.4. dispose qu'« *[a]ux fins de documenter pour un véhicule routier l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, il y a lieu de produire une attestation d'assurance délivrée par une compagnie d'assurance agréée à cette fin et certifiant la couverture du véhicule par une police d'assurance en cours de validité le jour de la délivrance du certificat d'immatriculation ou de la vignette de conformité. L'attestation d'assurance doit être conforme au modèle approuvé par le ministre et comporter au moins les indications suivantes : les nom(s), prénom(s) et adresse du titulaire de la police d'assurance ou, dans le cas d'une personne morale, la dénomination et le siège social, le nom et la signature de la compagnie d'assurance, les dates de prise d'effet et d'expiration de l'attestation ainsi que, pour les véhicules, leur numéro d'immatriculation et leur numéro d'identification* ».

16 Voir article 10 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, tel que modifié par le projet de règlement grand-ducal.

l'immatriculation des véhicules routiers, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurance autorisée par voie électronique à la [SNCA] agissant pour le compte du ministre ayant les transports dans ses attributions ».

46. Il résulte du commentaire des articles que ces informations seraient enregistrées dans la base de données TR.RCA[17]. Cependant, de telles précisions devraient être expressément mentionnées dans les dispositions sous avis et non dans le commentaire des articles[18].

47. Par conséquent, il résulte des développements précédents qu'il ne ressort pas clairement du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal quelles données à caractère personnel seraient collectées et conservées dans la base de données TR.RCA.

48. Dès lors, et afin de remplir les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Cour européenne des droits de l'homme[19], il est impératif que les auteurs du projet de loi énumèrent clairement dans le texte sous avis quelles catégories de données à caractère personnel seraient collectées et conservées dans la base de données TR.RCA[20].

49. A toutes fins utiles, la Commission nationale estime que pour une meilleure lisibilité et compréhension des dispositions visant à préciser quelles seraient les catégories de données collectées et conservées dans la base de données TR.RCA, ces précisions devraient figurer dans une seule et même disposition.

5. *Sur les modalités d'accès à cette base de données*

50. L'article 36 du projet de loi a pour objet d'introduire dans la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs un nouvel article 31*bis*. Ce nouvel article prévoit d'encadrer quelles données de la base de données TR.RCA seraient communiquées aux différentes entités y visées.

A. *Sur les mesures de sécurité qui seraient mises en place*

51. Conformément à l'article 5.1.f du RGPD les données à caractère personnel doivent être « *traitées de façon à garantir une sécurité appropriée des données à caractère personnel, y compris la protection contre le traitement non autorisé ou illicite et contre la perte, la destruction ou les dégâts d'origine accidentelle, à l'aide de mesures techniques ou organisationnelles appropriées (intégrité et confidentialité)* ».

52. L'article 32 du RGPD dispose encore que « *le responsable du traitement et le sous-traitant mettent en oeuvre les mesures techniques et organisationnelles appropriées afin de garantir un niveau de sécurité adapté au risque* ». Pareilles mesures doivent être mises en oeuvre afin d'éviter notamment des accès non-autorisés aux données, des fuites de données ou des modifications non désirées.

53. Il y a lieu de rappeler qu'il est vivement recommandé de définir une politique de gestion des accès, afin de pouvoir identifier dès le début la personne ou le service, au sein de chaque entité concernée, et à quelles données précises cette personne ou ce service aurait accès.

54. En outre, il est nécessaire de prévoir un système de journalisation des accès. Sur ce point, la CNPD recommande que les données de journalisation soient conservées pendant un délai de cinq ans à partir de leur enregistrement, délai après lequel elles sont effacées, sauf lorsqu'elles font l'objet d'une procédure de contrôle.

---

17 Voir commentaire des articles du projet de loi, Ad article 29.

18 Voir paragraphes 6 à 13 du présent avis.

19 En ce sens, voir M. Besch, « Traitement de données à caractère personnel dans le secteur public », Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Luxembourg, Promoculture Larcier, 2019, p. 469, n°619 ; voir entre autres CourEDH, Zakharov e. Russie [CGL n°47413/06], § 228-229, 4 décembre 2015, CourEDH, Vavřička et autres c. République tchèque (requêtes n°47621/13 et 5 autres), § 276 à 293, 8 avril 2021.

20 Sur ce point voir également paragraphes 6 à 13 du présent avis.

55. Il convient encore de souligner l'importance d'effectuer proactivement des contrôles en interne. A cet effet, il convient conformément à l'article 32.1.d du RGPD de mettre en oeuvre une procédure « *visant à tester, à analyser et à évaluer régulièrement l'efficacité des mesures techniques et organisationnelles pour assurer la sécurité du traitement* ».

56. La CNPD estime primordial, dans le cadre des accès à la base de données TR.RCA, que de telles mesures de sécurité soient mises en oeuvre par le responsable du traitement afin d'assurer la confidentialité et la sécurité des données.

57. En outre, la mise en oeuvre de ces mesures devraient impérativement tenir compte des spécificités de chacun des accès envisagés par le projet de loi. En effet, il y a lieu de relever que l'article 36 du projet de loi prévoit différents accès à la base de données TR.RCA :

– un accès par la Police grand-ducale ;
– un accès par les agents de l'Administration des douanes et des accises ;
– un accès par les entreprises d'assurance autorisées ;
– un accès par le Fonds de Garantie Automobile ; et
– le Bureau, tel que défini à l'article 1er lettre g) de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

La Commission nationale reviendra dans les développements ci-après sur chacun de ces accès.

B. *Sur l'accès à la base de données TR.RCA par des acteurs publics et privés*

a. Remarques liminaires

58. Les dispositions du nouvel article 31*bis*[21] prévoient que la SNCA « *est autorisée à mettre à disposition l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile* ».

59. S'il ressort desdites dispositions qu'une communication de données semblent être envisagée, cela semble être contredit par le commentaire des articles qui mentionne un accès ou une consultation de données. Pour une meilleure compréhension et lisibilité des dispositions sous avis, il est important que la volonté des auteurs soit clairement reflétée dans lesdites dispositions et qu'une même terminologie soit employée.

60. En tout état de cause, la Commission nationale estime qu'il serait préférable de prévoir une communication de données de la SNCA vers les acteurs privés plutôt qu'un accès à la base de données TR.RCA.

61. Enfin, il convient de rappeler que conformément au principe de minimisation des données seules les données adéquates, pertinentes et limitées à ce qui est nécessaire au regard des finalités pour lesquelles elles seraient traitées soient communiquées.

62. La CNPD comprend qu'un tel principe serait respecté en l'espèce alors qu'il ressort des dispositions du nouvel article 31*bis* que la SNCA communiquerait « *l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile* ». Les auteurs du projet de loi précisent encore dans le commentaire des articles qu' « *[i]l convient d'insister sur le fait que pour chacune des entités ayant la possibilité de consulter la base TR.RCA, la seule information que la SNCA communique est la réponse à la question de savoir si une assurance RC automobile existe ou non pour le véhicule en question* ». Dès lors, de telles dispositions méritent d'être saluées.

---

21 L'article 36 du projet de loi introduit un nouvel article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

b. Sur l'accès par la SNCA

63. Il convient de regretter que ni les textes sous avis ni le commentaire des articles n'apportent de précisions quant aux raisons qui justifieraient qu'un agent de la SNCA puisse accéder à la base de données TR.RCA. Ainsi, quelles seraient les finalités pour lesquelles un agent de la SNCA pourrait avoir accès à la base de données TR.RCA, une fois l'immatriculation d'un véhicule terminée ?

64. De plus, il ressort du projet de loi qu'une autre base de données est actuellement gérée par la SNCA à savoir le fichier national des véhicules routiers et de leurs détenteurs, dénommé « TR.VIM »[22]. Ce fichier serait d'après les auteurs du projet de loi également relié au fichier TR.RCA[23].

65. Afin d'éviter tout accès illégal aux données, il faudrait veiller à ce que des agents de la SNCA qui auraient accès au fichier TR.VIM ne puissent accéder au fichier TR.RCA et vice-versa, si les finalités pour lesquelles ces accès sont accordés, sont différentes.

66. Par conséquent, conformément aux développements précédents sur les mesures de sécurité devant être mises en oeuvre, il est important qu'une politique des accès soit aménagée et que les principes de minimisation des données et de limitation des finalités[24] soient respectés dans le cadre de tels accès.

c. Sur l'accès par la Police grand-ducale

67. Il résulte du nouvel article 31*bis* que la Police grand-ducale aurait accès à la base de données TR.RCA « *conformément aux dispositions prévues par l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale* ».

68. L'article 39 du projet de loi entend refléter une telle hypothèse en ce qu'il modifie l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale. La base de données TR.RCA y est ainsi expressément mentionnée.

69. Sans préjugé du bienfondé et de la nécessité d'un tel accès, la Commission nationale se demande quelle serait la plus-value de telles dispositions si la Police grand-ducale n'est à l'heure actuelle pas dotée des moyens techniques qui lui permettraient de consulter à distance cette base de données lors d'un contrôle routier ?

d. Sur l'accès par l'Administration des douanes et accises

70. L'article 31*bis* prévoit encore que les agents de l'Administration des douanes et accises auraient également accès à la base de données TR.RCA « *conformément à l'article 6 paragraphe b) de la loi modifiée du 14 février 1955* »[25].

71. Il y a lieu de réitérer les interrogations formulées par la CNPD au paragraphe 67 à 69 ci-avant.

e. Sur l'accès par les entreprises d'assurance

72. Il ressort des dispositions du nouvel article *31bis* que la SNCA « *est autorisée à mettre à disposition l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile*

---

22 Voir notamment commentaire des articles du projet de loi, Ad article 31.

23 Il résulte du commentaire de l'article 31 du projet de loi que « *la base de données [TR.RCA] constitue un fichier séparé et relié à la base TR.VIM par l'identification du véhicule pertinent* ».

24 En vertu du principe de limitation des finalités les données personnelles doivent être collectées pour des finalités déterminées, explicites et légitimes, et ne pas être traitées ultérieurement d'une manière incompatible avec ces finalités.

25 Cet article dispose que « *[d]ans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers ainsi que, pour autant que la masse maximale des véhicules à contrôler dépasse 3.500kg, par les articles 11 et 17, paragraphe 1, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions de la présente loi et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions* ».

automobile » aux *« entreprises d'assurance autorisées, aux fins de vérification de cette information, au début et au terme de la période de couverture d'assurance* ».

73. Les auteurs du projet de loi indiquent à ce sujet, dans le commentaire des articles, que cet accès « *est prévu afin de vérifier la concordance de l'information contractuelle et de l'information contenue dans la base de données. En effet, le principal avantage de ce système électronique centralisé est d'obtenir une information fiable et à jour* ».

74. Cependant, quelle serait l'utilité d'un tel accès pour les compagnies d'assurance alors que celles-ci doivent d'ores et déjà conformément à l'article 29 du projet de loi[26] notifier à la SNCA « *l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers, quelle que soit leur cause* » ?

75. En outre, les explications avancées par les auteurs du projet de loi pour justifier un tel accès sont manifestement contraires à la lettre du RGPD. En effet, il y a lieu de rappeler que conformément au principe d'exactitude des données[27], les données à caractère personnel doivent être exactes, et si nécessaire, tenues à jour. De plus, en vertu de ce principe « *toutes les mesures raisonnables doivent être prises pour que les données à caractère personnel qui sont inexactes, eu égard aux finalités pour lesquelles elles sont traitées, soient effacées ou rectifiées sans tarder* »[28].

76. Cette obligation pèse sur le responsable du traitement, en l'espèce le ministre, conformément à l'article 5.2 du RGPD. Or, les dispositions du projet de loi, telles que prévues, auraient comme conséquences de renverser la charge d'une telle responsabilité et de la faire peser sur les compagnies d'assurance, qui sont totalement étrangères à la tenue et la gestion du fichier TR.RCA.

77. Ainsi, au vu de ce qui précède, la Commission nationale estime qu'il n'est pas justifié ni nécessaire que les compagnies d'assurance aient accès à la base de données TR.RCA pour de telles finalités. Ce d'autant plus alors que celles-ci auraient d'ores et déjà accès à de telles données, qui sont leurs propres données clients.

78. En tout état de cause, la CNPD considère qu'un tel accès ferait courir des risques importants d'accès illégal aux données le cas échéant. En effet, à défaut de mesures de sécurité appropriées, telles que décrites ci-avant, le risque de communication non sollicitée pour les clients des compagnies d'assurance serait, par exemple, important. De même qu'il existerait un risque non négligeable, en cas de faille informatique, que les données clients d'une compagnie d'assurance A deviennent accessibles à une compagnie d'assurance B.

f. Sur l'accès par le Fonds de Garantie Automobile et par le Bureau

79. Le nouvel article 31*bis* prévoit un accès au Fonds de Garantie Automobile « *conformément aux dispositions de la loi du 1er juin 2007 portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automobiles* ».

80. La Commission nationale comprend que cet accès au Fonds de Garantie Automobile ne serait octroyé que lorsque celui-ci en aurait besoin dans le cadre de sa mission de « *réparer les préjudices résultant d'un accident causé au Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule exempté de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 4 points a) et b) du règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 pris en exécution de la présente loi ou de l'article 4 point b) de la Directive 1972/166/CEE* »[29].

---

26 Cet article entend remplacer les dispositions de l'article 12.1. de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

27 Article 5.1.d du RGPD.

28 Article 5.1.d du RGPD.

29 Voir article 16.2.1. de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

81. Enfin, la Commission nationale comprend que le Bureau aurait accès à la base de données TR.RCA dans le cadre des dispositions de l'article 15 du règlement modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

82. Toutefois, de tels accès sont-ils nécessaires ? N'existerait-il pas d'autres moyens alternatifs plus protecteurs en matière de protection des données, afin d'obtenir une telle information, comme la communication d'une telle information par la compagnie d'assurance concernée ?

6. *Sur la durée de conservation des données*

83. Selon l'article 5.1.c du RGPD, les données à caractère personnel ne doivent pas être conservées plus longtemps que nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées.

84. Le projet de loi ne donne pas de précisions quant à la durée de conservation des catégories de données qui figureraient dans la base de données TR.RCA. En l'absence de telles précisions, la Commission nationale n'est pas en mesure d'apprécier si, en l'occurrence, le principe de durée de conservation limitée des données serait respecté en l'espèce.

85. De plus, les données collectées devront être supprimées ou anonymisées dès que leur conservation n'est plus nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées.

86. Dès lors, même si les durées de conservation ne sont pas définies dans le projet de loi, celui-ci devrait *a minima* préciser les critères qui seraient pris en compte afin de déterminer quelle est la durée de conservation proportionnée pour chaque catégorie de données à caractère personnel qui serait collectée dans le cadre du projet de loi.

87. Il y a cependant lieu de féliciter les auteurs du projet de loi pour avoir précisé combien de temps les données devraient être conservées par les destinataires des données[30].

88. Par ailleurs, il y a lieu de noter que les dispositions sous avis prévoient une durée « *qui ne peut excéder sept années après l'expiration du contrat de responsabilité civile automobile pour le véhicule couvert* » en ce qui concerne « *l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile* » qui serait collectée par les entreprises d'assurance.

89. Les auteurs du projet de loi expliquent que cette durée serait nécessaire afin de permettre aux compagnies d'assurance de remplir « *leurs obligation d'information au Fonds de Garantie Automobile. Cette obligation concerne les véhicules accidentés à l'étranger et ne s'applique pas à tous les véhicules assurés, mais est cruciale pour assurer l'indemnisation de la victime* ». Ces derniers indiquent encore que « *le recours à une base de données centralisée permet le mieux d'appliquer cette règle, indépendamment de l'état des activités des différentes entreprises d'assurance* ».

90. La CNPD peut comprendre qu'une obligation légale définisse la durée de conservation pour les données collectées par les compagnies d'assurance. Cependant, cette obligation devrait peser sur les compagnies d'assurance en leur qualité de responsable du traitement lorsqu'elles collectent des données en vue de la conclusion d'un contrat d'assurance. Ainsi, cette obligation de conservation ne saurait s'appliquer au ministre, en tant que responsable du traitement de la base de données TR.RCA, comme pourrait le laisser penser les explications des auteurs du projet de loi, alors qu'il s'agit d'un traitement de données différent pour des finalités différentes.

91. Il est indispensable que des clarifications à ce sujet soient apportées par les auteurs du projet de loi.

---

30 Voir nouvel article 31*bis*.2 et 31*bis*.3 de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

II. Sur l'accès aux compagnies d'assurance à la base de données « TR.VIM »

92. En vertu des dispositions de l'article 50 du projet de règlement grand-ducal les compagnies d'assurance semblent avoir accès au fichier national des véhicules routiers et de leurs détenteurs (TR. VIM), qui est actuellement géré par la SNCA.

93. En effet, il ressort du commentaire de l'article 50 du projet de règlement grand-ducal qu' « *en ce qui concerne les données techniques du véhicule* »[31], les compagnies d'assurance pourraient y « *accéder pour créer le fichier du véhicule du titulaire. Ainsi la SNCA sera informée de l'initialisation d'une couverture d'assurance de responsabilité civile et pourra procéder à l'attribution de la plaque d'immatriculation du titulaire au véhicule à immatriculer* ».

94. En outre, il ressort de l'exposé des motifs du projet de loi qu'« *il est proposé d'introduire également la possibilité pour les compagnies d'assurance de pré-créer un véhicule dans la base de données nationale des véhicules automoteurs en vue de l'immatriculation du véhicule. A ces fins, les compagnies d'assurance doivent saisir un minimum d'information en ce qui concerne le véhicule et le titulaire du futur certificat d'immatriculation du véhicule* ».

95. Il résulte de ces explications que les compagnies d'assurance auraient également accès au fichier national des véhicules routiers et de leurs détenteurs. Or, cela n'est ni reflété clairement ni expressément dans les textes sous avis. Il est indispensable que de telles clarifications soient apportées par les auteurs des dispositions en projet alors qu'il est difficile à la lecture desdites dispositions de comprendre le fonctionnement et la portée d'un tel mécanisme.

96. Dès lors, la Commission nationale estime que des précisions quant aux finalités et aux modalités d'un tel accès devraient être nécessairement apportées et que des mesures de sécurité, dans le cadre d'un tel accès, soient mises en oeuvre par le responsable du traitement.

III. Sur la consultation de bases de données par la SNCA aux fins de vérification de l'information nécessaire à l'immatriculation

97. L'article 52 du projet de règlement grand-ducal entend modifier l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2006 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers. Un nouvel alinéa serait introduit à l'article 10 précité qui prendrait la teneur suivante « *[l]es pièces justificatives visées par le présent article ainsi que les informations y relatives peuvent également être reçues ou vérifiées par la SNCA moyennant un système électronique sécurisée* ».

98. Les auteurs du projet de règlement grand-ducal précisent au sujet desdites dispositions qu'il « *est prévu que la SNCA puisse consulter les bases de données pertinentes uniquement aux fins de vérification de l'information nécessaire à l'immatriculation. Ces vérifications génèrent un gain de temps et d'efficacité réels, pour la SNCA car elle a accès à une information fiable et à jour, comme pour le requérant qui n'a plus besoin d'effectuer une partie des démarches* ».

99. Il y a lieu de regretter que les dispositions précitées ne précisent pas pour quelles autres bases de données la SNCA aurait accès ni quelles seraient les catégories de données visées.

100. Or, il est indispensable que de telles précisions soient apportées afin que soit respecté les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Cour européenne des droits de l'homme[32].

---

31 La CNPD comprend qu'il s'agirait en partie de données à caractère personnel alors que les auteurs du projet de règlement grand-ducal indiquent dans le commentaire de l'article 50 que «*[p]our la communication des informations de l'entreprise d'assurance à la SNCA, le VIN ou numéro de châssis est considéré comme une donnée à caractère personnel* ».

32 En ce sens, voir M. Besch, « Traitement de données à caractère personnel dans le secteur public », Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Luxembourg, Promoculture Larcier, 2019, p. 469, n°619 ; voir entre autres CourEDH, Zakharov e. Russie [CGL n°47413/06], § 228-229, 4 décembre 2015, CourEDH, Vavřička et autres c. République tchèque (requêtes n°47621/13 et 5 autres), § 276 à 293, 8 avril 2021.

101. En outre, il convient de rappeler qu'en vertu de l'article 6.4 du RGPD « *il s'impose encore de déterminer dans l'ordre juridique national les conditions dans lesquelles les données peuvent être traitées à une finalité autre que celle pour laquelle elles sont collectées. Il en est ainsi lorsque le traitement à une autre fin n'est pas compatible avec la finalité pour laquelle les données à caractère personnel ont été initialement collectées. Sont notamment visées les hypothèses dans lesquelles des données sont continuées par une administration à une autre, les données collectées et traitées par une administration sont accessibles à une autre administration (...). Dans le respect de l'article 11, paragraphe 3, de la Constitution, qui érige en matière réservée à la loi les exceptions à la garantie par l'État de la protection de la vie privée, les conditions dans lesquelles les données peuvent être traitées à une finalité autre que celle pour laquelle elles ont été collectées doivent faire l'objet d'une loi, du moins quant aux éléments essentiels de la matière* »[33].

102. Dès lors, ne faudrait-il pas prévoir dans une loi le principe de l'accès par la SNCA à des bases de données tenues par d'autres administrations ?

IV. Sur les échanges de données entre la SNCA et l'Administration des douanes et accises

103. L'article 4 du projet de loi dispose que « *[p]our la même finalité de l'immatriculation d'un véhicule routier, la SNCA peut recevoir la confirmation de l'acquittement de la taxe sur la valeur ajoutée suite à une communication effectuée par l'Administration des douanes et des accises. Dans le cadre de cet échange, le numéro de châssis du véhicule est saisi. Afin de vérifier les informations relatives au véhicule déclaré, des données techniques supplémentaires du véhicule peuvent être consultées, selon les modalités fixées par un règlement grand-ducal, et le nom(s), prénom(s) et adresse de la personne ayant procédé à l'acquittement de la taxe peuvent être communiqués* ». Il résulte du commentaire des articles que les auteurs du projet de loi entendent prévoir un échange de données entre la SNCA et l'Administration des douanes et des accises.

104. S'il convient de féliciter les auteurs du projet de loi pour avoir prévu le principe d'un tel échange, force est de constater que celles-ci ne sont pas rédigées avec suffisamment de précisions. En effet, s'agit-il d'une communication de données entre la SNCA et l'Administration des douanes et des accises ou d'un accès réciproque à des bases de données ?

105. Afin de respecter les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Cour européenne des droits de l'homme[34], il est indispensable que de telles précisions soient apportées dans le texte en projet.

V. Sur les modifications apportées à la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

106. Les principales modifications apportées par le projet de loi à la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés visent à inclure la notion du titulaire du certificat d'immatriculation en accord avec la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999.

107. Par ailleurs, il convient de saluer les modifications de l'article 2.1 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, par le projet de loi[35], qui entendent supprimer et remplacer la référence faite à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la

---

33 En ce sens, voir M. Besch, « Traitement de données à caractère personnel dans le secteur public », Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Luxembourg, Promoculture Larcier, 2019, p. 469, n°619.

34 En ce sens, voir M. Besch, « Traitement de données à caractère personnel dans le secteur public », Normes et légistique en droit public luxembourgeois, Luxembourg, Promoculture Larcier, 2019, p. 469, n°619 ; voir entre autres CourEDH, Zakharov e. Russie [CGL n°47413/06], § 228-229, 4 décembre 2015, CourEDH, Vavřička et autres c. République tchèque (requêtes n°47621/13 et 5 autres), § 276 à 293, 8 avril 2021.

35 Voir article 20 du projet de loi.

protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel parla référence à la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

108. Enfin, dans la mesure où le projet de loi ne clarifie pas les interrogations soulevées par la CNPD dans ses avis du 25 février 2015[36] et du 30 décembre 2020 relatifs aux projets de loi N°6714 et N°7652, elle se permet de réitérer de telles interrogations quant à « *la pertinence de se limiter aux masquages des personnes tierces à l'infraction uniquement lors de l'exercice du droit d'accès au images du conducteur ou de la personne présumée pécuniairement responsable* »[37] ainsi que l'ensemble de ses observations formulées quant à l'exercice du droit d'accès aux données du système CSA par les personnes concernées[38].

Ainsi adopté à Belvaux en date du 19 décembre 2022.

La Commission nationale pour la protection des données

Tine A. LARSEN
Présidente

Thierry LALLEMANG
Commissaire

Marc LEMMER
Commissaire

Alain HERRMANN
Commissaire

36 Délibération n°74/2015 du 25 février 2015 de la Commission nationale pour la protection des données, document parlementaire n°6714/05, délibération n°32/2020 du 30 décembre 2020 de la Commission nationale pour la protection des données, document parlementaire n°7652/03.

37 Voir délibération n°32/2020 du 30 décembre 2020 de la Commission nationale pour la protection des données, document parlementaire n°7652/03, voir sous le point II intitulé « Quant aux images prises par les radars feux rouges », page 3 et délibération n°74/2015 du 25 février 2015 de la Commission nationale pour la protection des données, document parlementaire n°6714/05, page 4.

38 Délibération n°32/2020 du 30 décembre 2020 de la Commission nationale pour la protection des données, document parlementaire n°7652/03, voir sous le point V intitulé « Quant à l'exercice du droit d'accès aux données du système CSA par les personnes concernées », ainsi que délibération n°74/2015 du 25 février 2015 de la Commission nationale pour la protection des données, document parlementaire n°6714/05, page 4.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau
7985 - Dossier consolidé : 178

7985/04

N° 7985[4]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;

6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

* * *

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(24.2.2023)

Le projet de loi sous avis (ci-après le « Projet ») a pour objet de modifier la législation routière, telle qu'elle se dégage de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après la « loi de 1955 »).

Ces modifications visent notamment à :

(i) introduire la notion du titulaire d'un certificat d'immatriculation (le numéro d'immatriculation est à présent attaché à la personne titulaire et non plus au véhicule immatriculé) et abolir l'obligation d'enregistrer d'office le propriétaire d'un véhicule lors de la procédure d'immatriculation,

(ii) transférer la base légale des Commissions en termes de permis de conduire (Commission médicale et Commission spéciale) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 dans la future loi et créer la « Commission des autorisations spéciales » (pour les transports exceptionnels, les autorisations mises en circulation exceptionnelles, pour les véhicules dont les dimensions et masses dépassent les limites règlementaires),

(iii) créer une base légale pour mettre en place un échange de données entre les entreprises d'assurances et la SNCA concernant la conclusion d'un contrat d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs,

(iv) renforcer la lutte contre l'insécurité routière avec l'adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre aux titulaires d'un permis de conduire des points dans le cadre du permis à points, l'adaptation des dispositions légales en matière de confiscation obligatoire du véhicule en cas de récidive ou encore la simplification de la procédure de dépistage de drogues et de médicaments au volant.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

La Chambre de Commerce observe que les nouvelles dispositions projetées concernent en particulier ses ressortissants qui sont les compagnies d'assurances, respectivement entreprises d'assurance.

Il s'agit de la création d'une base légale permettant l'échange de données relatives aux véhicules routiers en matière d'immatriculation et en matière d'assurance de la responsabilité civile « RC » dans le cadre d'une nouvelle base de données.

Dans le cadre du fonctionnement de cette base de données, qui nécessite un traitement des données par la Société Nationale de Circulation Automobile (ci-après la « SNCA »), respectivement un échange de données techniques et personnelles concernant les véhicules entre l'assureur du véhicule et la SNCA, la Chambre de Commerce constate que le Projet apporte des restrictions au traitement de ces données par l'assureur, spécifiquement en matière de conservation desdites données. Ces données sont pourtant indispensables à l'assureur pour exercer son activité, à savoir assurer les véhicules automoteurs.

Les restrictions apportées en matière de traitement des données dans le chef des assureurs, respectivement l'assureur du véhicule, pour les données qui le concerne, sont argumentées dans les commentaires des articles du projet de loi par des considérations relatives au respect de certains principes en matière de protection des données. Or, la Chambre de Commerce est d'avis que ces restrictions ne sont nullement le gage d'un respect des principes en matière de protection des données et qu'elles ont même pour effet de créer des incertitudes et contradictions au regard des traitements nécessaires et légitimes dans le cadre de la souscription et de la gestion d'un contrat d'assurance. Les données visées sont en effet déjà traitées et conservées par l'assureur, dans le respect des règles relatives à la protection des données.

L'adoption en l'état du Projet sous avis aurait des conséquences non souhaitables sur l'activité tout à fait standard des assureurs en matière d'assurance de responsabilité civile des véhicules automoteurs.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Concernant l'article 4, point 6°

Le présent article entend modifier l'article 4, paragraphe 7, alinéa 2 de la loi de 1955 et insérer à la suite de celui-ci huit nouveaux alinéas.

La Chambre de Commerce est d'avis que ces modifications soulèvent, d'une part, une problématique concernant la conservation de données directement collectées par les assureurs en qualité de responsable de traitement et entretiennent, d'autre part, une certaine confusion d'interprétation.

Selon le commentaire de l'article 4 point 6°, les auteurs du Projet mettent en avant le principe de « minimisation » pour justifier la non-conservation des données communiquées par les assureurs, exception faite des « données contractuelles ».

La Chambre de Commerce souhaite rappeler que les assureurs traitent eux-mêmes en tant que responsable de traitement les données concernées pour des finalités déterminées et donc pour des durées de conservation établies. Une non-conservation et par conséquent une suppression immédiate des données n'est pas compréhensible au regard même du principe de minimisation.

Par ailleurs la Chambre de Commerce relève que les auteurs du Projet ont prévu une conservation possible des données dites « contractuelles » et ont prévu également, toujours selon le commentaire de l'article de l'article 4 point 6° que *« les données techniques du véhicule sont accessibles par l'intermédiaire du certificat de conformité du véhicule et sont utiles pour l'assureur pour établir les conditions particulières du contrat d'assurance. »*. Les données dites « techniques » telles que décrites dans le Projet seraient alors à interpréter comme des données dites « contractuelles » (nécessaires aux fins d'exécution de mesures précontractuelles et contractuelles) que l'assureur conserve.

Concernant l'article 25

Le projet de loi, en son article 25, entend modifier le troisième tiret de la lettre l) (relative à la définition du « territoire où le véhicule a son stationnement habituel ») de l'article 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules

automoteurs, en ajoutant « *dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'Etat du domicile du détenteur, ou à défaut d'un détenteur, du propriétaire du véhicule* ».

Cette proposition d'ajout ne correspond pas au texte de l'article 1er, 4), c) de la Directive 2009/103/CE[1], modifiée par la Directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021[2].

Les termes « propriétaire du véhicule » ajoutés par les auteurs sont à retirer alors qu'ils ne font pas partie de la définition de la Directive 2009/103/CE, modifiée par la Directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021.

Par ailleurs, la Chambre de Commerce, recommande suite à l'adoption de la Directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la Directive 2009/103/CE, de modifier les renvois à d'anciennes directives entretemps abrogées qui restent inscrites à l'article 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003.

Concernant l'article 36

Un nouvel article 31*bis* est ajouté à la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Le point (3) du prédit prévoit que : *« L'entreprise d'assurance autorisée traite et conserve l'information mentionnée au paragraphe 1er, alinéa 2 pour une durée qui ne peut excéder sept années après l'expiration du contrat de responsabilité civile automobile pour le véhicule couvert »*.

Compte tenu des commentaires formulés ci-avant, la Chambre de Commerce estime qu'il serait opportun de prévoir également la possibilité explicite pour les assureurs de traiter et conserver les données techniques des véhicules disponibles dans la base de données et utiles à la souscription d'un contrat d'assurance, y compris lorsque ces données ont été rendues accessibles par le biais de cette base de données et alors même qu'elles ont un intérêt pour l'assureur dans le cadre du processus contractuel.

Enfin la Chambre de Commerce s'interroge sur les conséquences que pourrait avoir l'adoption en l'état du Projet de loi sous avis, en ce qui concerne l'effectivité des droits des personnes auprès des assureurs.

En effet, la Chambre de Commerce est d'avis que la non-conservation d'une partie des données ne peut qu'entraver l'effectivité du droit à la portabilité des preneurs d'assurance dans le cadre d'un changement de compagnie d'assurance, de même que leur droit d'accès à certaines données communiqués dans le cadre de la souscription du contrat d'assurance.

Le projet de loi n'appelle pas d'autres remarques de la part de la Chambre de Commerce.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce n'est en mesure d'approuver le présent Projet de loi sous avis que sous réserve de la prise en considération de ses commentaires.

---

1 Lien vers le texte de la Directive 2009/103/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité.

2 Lien vers le texte de la Directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

15

Session ordinaire 2022-2023

TS/JCS P.V. MOBTP 15

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 16 mars 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence - matin)

Ordre du jour :

1. 7934 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
   - Rapporteur : Madame Jessie Thill

   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

2. 8058 Projet de loi relative au financement du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer
   - Rapporteur : Madame Chantal Gary

   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

3. 8062 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

   - Désignation d'un Rapporteur
   - Présentation du projet de loi
   - Examen de l'avis du Conseil d'État

4. 7985 Projet de loi modifiant
   1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
   2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
   3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
   4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
   5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
   6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

   - Désignation d'un Rapporteur
   - Présentation du projet de loi

- Examen de l'avis du Conseil d'État

5. Divers

*

Présents : M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

M. Raphaël Zumsteeg, Mme Anouk Ensch, M. Alain Disiviscour, M. Pol Philippe, Mme Stefanie Coimbra, M. Guy Besch, Mme Annick Trmata, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. 7934 Projet de loi déterminant le régime des sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement (UE) 2021/782 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2021 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires

Suite à une brève présentation du projet de rapport, celui-ci est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission décide de proposer le modèle de base comme temps de parole à la Conférence des Présidents.

2. 8058 Projet de loi relative au financement du contrat de service public pour l'exploitation du service de transport public par chemin de fer

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est adopté à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

La commission décide de proposer à la Conférence des Présidents le modèle de base comme temps de parole.

3. 8062 Projet de loi relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gray, présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 8062[00].

Le projet de loi propose d'autoriser le Gouvernement à conclure des contrats pour l'exploitation des services réguliers spécialisés de transports scolaires par route pour un montant ne pouvant dépasser le montant de 180.845.186 d'euros jusqu'au 15 juillet 2028. Ce montant s'entend TVA comprise et correspond à la valeur 930,37 au 1er avril 2022 de la moyenne semestrielle des indices des prix à la consommation et sera adapté semestriellement aux variations du coût de la vie. Les dépenses occasionnées seront imputées sur le crédit annuel afférent de la section des transports publics routiers au budget des dépenses courantes du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics.

Ce projet de loi de financement est requis par l'article 99 de la Constitution afin de permettre le financement d'une procédure de marché public dont le volume des charges dépassera le seuil légal de 40 millions d'euros déterminé par l'article 80 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État.

L'estimation des besoins se base sur le prix du réseau scolaire actuel, tout en prenant en compte la réorganisation prévue et le retour d'expérience du marché public pour le réseau RGTR. En raison des évolutions difficilement prévisibles ainsi que des développements géopolitiques actuels, les prix sont estimés « sous réserve », y compris l'inclusion d'une certaine marge de manœuvre.

Il est prévu de conclure un marché pour une durée de 4 ans tout en prévoyant une marge de sécurité d'une année scolaire pour le cas où un recours contre une décision d'attribution ne permettrait pas de conclure les contrats tel que prévu par le calendrier visé.

Il est procédé - dans une deuxième étape - à l'examen des articles ainsi que de l'avis du Conseil d'État.

Article 1er

L'article 1er vise à autoriser le financement de l'exploitation des services de transport scolaire par autobus.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 2

L'article 2 précise que les dépenses occasionnées par l'exécution de l'article 1er sont imputées au budget des dépenses courantes du Ministère de la mobilité et des travaux publics, à la section des transports publics routiers.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 3

L'article 3 prévoit l'entrée en vigueur de la loi au jour de sa publication.

L'article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

La commission parlementaire tient compte des remarques d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 28 février 2023.

Il est retenu qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission parlementaire.

4. 7985 Projet de loi modifiant
1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

À titre liminaire, Madame la députée Chantal Gray, présidente de la commission parlementaire, est désignée rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une présentation du projet de loi, pour le détail de laquelle il y a lieu de se référer au document parlementaire 7985^{00}.

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans un ensemble de projets de textes normatifs comprenant, outre le projet de loi, quatre projets de règlement grand-ducal. Le projet de loi sous examen prévoit de modifier à trois égards la législation routière, telle qu'elle se dégage de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après la « loi de 1955 ».

A) Un premier train de modifications concerne en particulier :

- l'adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre aux titulaires d'un permis de conduire des points dans le cadre du permis à points ;
- l'augmentation du plafond des amendes applicables à certaines infractions routières ;
- l'institution d'une base légale pour deux commissions qui émettent des avis à l'adresse du ministre en matière de permis de conduire actuellement prévues à l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23

novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après l'« arrêté de 1955 » ;

- l'adaptation des dispositions légales en matière de retrait du permis de conduire et en matière de confiscation obligatoire du véhicule en cas de récidive ;
- la simplification de la procédure de dépistage de drogues et de médicaments au volant.

B) Une deuxième série de modifications a notamment pour objet :

- d'introduire la notion de « titulaire du certificat d'immatriculation » ;
- d'exempter des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale du contrôle technique périodique ;
- de permettre une immobilisation du véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement » ;
- de mettre en place un échange de données entre les entreprises d'assurances et la SNCA concernant la conclusion d'un contrat d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

C) Le troisième volet de modifications a pour objet :

- Le redressement de certaines imperfections textuelles révélées par la pratique.

Concernant la réservation des numéros d'immatriculation, Monsieur le Député Marc Goergen (Piraten) souhaite connaître la raison pour laquelle la durée de la réservation sera réduite de trois ans à un an. Pour ce qui est du fait qu'au moment de la procédure d'immatriculation, et dans le cadre de la conclusion du contrat d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire, la communication des données relatives au véhicule et au titulaire du certificat d'immatriculation par la compagnie d'assurance envers la SNCA est prévue, l'orateur souhaite savoir – pour ce qui est des contrôles de police – s'il suffira dans le futur de contrôler uniquement encore le numéro de la plaque d'immatriculation pour la vérification des documents de bord (permis de conduire, attestation d'assurance, certificat d'immatriculation et vignette fiscale). Finalement il souhaite encore savoir pour quelle raison on n'a pas profité de l'occasion pour introduire un renforcement de la réglementation concernant les pneus d'hiver.

Il est confirmé que tous les documents seront digitalisés pour faciliter le travail des acteurs concernés (notamment la police). Il est précisé que les documents de bord sont actuellement toujours prévus par la loi. Il est planifié qu'à l'avenir, il n'y aura plus qu'une seule base de données centrale. En ce qui concerne la question pourquoi on envisage de réduire la durée de la réservation de trois ans à un an, il est répondu que l'on a constaté ces dernières années que de nombreuses plaques d'immatriculation ont été bloquées. Le paiement sera dorénavant effectué déjà au moment de la réservation d'une plaque d'immatriculation. En effet, actuellement un tiers des plaques d'immatriculation

à cinq chiffres disponibles sont réservées. La commission est encore informée que le présent projet de loi ne prévoit pas un renforcement de la réglementation concernant les pneus d'hiver. La législation ne fixe pas de date fixe concernant l'utilisation de pneus hiver, mais stipule qu'ils sont de rigueur en conditions hivernales, permettant ainsi une plus grande flexibilité et adaptation aux conditions météorologiques. Il incombe dès lors au conducteur d'adapter les pneumatiques de son véhicule aux conditions météorologiques voire à l'état de la chaussée. En effet, les pneus hiver deviennent obligatoires en cas de verglas, neige tassée ou fondante, plaques de glace ou encore givre.

Monsieur le Député Jeff Engelen (ADR) souhaite recevoir plus de détails concernant l'introduction de la notion du « titulaire d'un certificat d'immatriculation » et l'abolition de l'obligation d'enregistrer d'office le propriétaire d'un véhicule lors de la procédure d'immatriculation. Comment peut-on vérifier que le vendeur du véhicule est bel et bien le propriétaire ? Il est précisé que la notion du « titulaire du certificat d'immatriculation » est incluse dans la loi en accord avec la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules qui dispose dans son Annexe I, point II.5. (C1) que la partie I du certificat d'immatriculation contient e.a. les données nominatives du titulaire du certificat d'immatriculation et, dans la même Annexe, points II.6 (C2) et II.6. (C3) que la partie I du certificat d'immatriculation peut également comporter les données nominatives du propriétaire du véhicule ou de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui du propriétaire. Si le propriétaire diffère du titulaire du certificat d'immatriculation, le titulaire doit disposer d'une preuve du consentement du propriétaire. Or, ceci n'est pas expressément prévu dans le présent projet de loi, mais dans le futur projet de règlement grand-ducal.

Dans un second temps, il est procédé à l'examen des articles et de l'avis du Conseil d'État du 23 décembre 2022.

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note dans son avis du 23 décembre 2022 que le projet de loi vise, à de nombreuses occurrences, les « propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule », en y adjoignant, à certains endroits, d'autres personnes telles que le « gardien ». La Haute Corporation estime que l'énumération est maladroite en ce qu'elle laisse à penser qu'il existe un « détenteur du certificat d'immatriculation ». Elle estime qu'il conviendrait de viser à chaque fois le « propriétaire ou détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation », concepts définis et employés par l'arrêté de 1955. Les dispositions se référant, par ailleurs, au « gardien » sont à préciser dans le sens qu'est visé le gardien du véhicule, en visant, le cas échéant, le « propriétaire, détenteur ou gardien du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation ».

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

loi de 1955, risquerait en effet d'engendrer des incohérences, source d'insécurité juridique.

La commission décide de faire droit aux remarques du Conseil d'État à travers tout le texte du projet de loi, notamment en précisant que sont visés les « propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation », « titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule » ou encore « véhicule routier ».

À l'intitulé, la commission prend acte de la recommandation du Conseil d'État « *de faire suivre les modifications à plusieurs actes dans l'ordre chronologique de ceux-c*i », mais pour des raisons de lisibilité de ce projet assez volumineux, elle juge opportun de ne pas modifier l'intitulé au vu des modifications importantes que cela engendrerait.

Nouvel article 1er

La commission parlementaire décide d'insérer un nouvel article 1er dans le projet de loi prenant la teneur suivante :

« Art. 1er. Un article 1*bis,* libellé comme suit, est inséré après l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« Art. 1*bis.*
Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. ***Propriétaire d'un véhicule routier* : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.**

2. ***Détenteur d'un véhicule routier* : toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.**

3. ***Titulaire d'un certificat d'immatriculation* : la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé conformément à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation conformément à l'annexe I de la prédite directive.**

4. ***Identifiant unique du véhicule* : une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier. » »**

Une des modifications principales visées par le projet de loi est l'introduction de la notion du « titulaire d'un certificat d'immatriculation », conformément à la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Cette dernière dispose dans son

Annexe I, point II.5. (C1) que la partie I du certificat d'immatriculation contient entre autres les données nominatives du titulaire du certificat d'immatriculation et, dans la même Annexe, points II.6 (C2) et II.6. (C3) que la partie I du certificat d'immatriculation peut également comporter les données nominatives du propriétaire du véhicule ou de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire.

Même si une définition du titulaire d'un certificat d'immatriculation figure actuellement à l'article 2, paragraphe 4, rubrique 4.6. b) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après « arrêté de 1955 ») et même si la partie I du certificat d'immatriculation luxembourgeois prévoit une colonne pour y insérer le titulaire du certificat d'immatriculation, la législation et la réglementation actuelles en matière d'immatriculation d'un véhicule sont basées sur les droits de propriété, de sorte que le certificat d'immatriculation contient le nom du propriétaire ou, le cas échéant, du détenteur du véhicule. Il en découle que le régime actuel du titulaire du certificat d'immatriculation est lacunaire et afin d'y remédier et de se conformer à la directive 1999/37/CE du 29 avril 1999 précitée, il est proposé d'inscrire dorénavant obligatoirement sur la partie I du certificat d'immatriculation, le titulaire du certificat d'immatriculation alors que le nom du propriétaire ne devra plus obligatoirement être renseigné. À cette fin, il a été jugé utile de modifier la définition actuellement prévue par l'arrêté de 1955 afin de refléter le fait que l'immatriculation est une opération visant à attribuer un numéro de plaque d'immatriculation à un titulaire du certificat d'immatriculation qui peut, ou non, être le propriétaire de ce véhicule.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que dans les définitions figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) et la lettre b) dans sa teneur projetée, de l'arrêté de 1955, faisaient que l'introduction de la notion de titulaire d'immatriculation était sans véritable apport. En effet, selon le Conseil d'État, il découlerait de la définition du détenteur d'un véhicule routier, figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) de l'arrêté de 1955, que le détenteur n'était pas défini comme le détenteur matériel du véhicule, mais comme la personne physique ou morale autre que le propriétaire dont les qualités sont inscrites sur le certificat d'immatriculation. Il en résulterait que toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation et qui n'est pas le propriétaire du véhicule routier, peut être considérée comme le détenteur du véhicule si bien que la qualité de toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation se résumerait à deux alternatives ; elle est soit propriétaire soit détenteur du véhicule routier. Le Conseil d'État en conclut dès lors que le titulaire du certificat d'immatriculation est sans réel apport dans la mesure où le titulaire du certificat d'immatriculation serait couvert soit par la notion de propriétaire, soit par la notion de détenteur du véhicule routier au vu des définitions précitées.

À cela s'ajoute que les définitions de « détenteur d'un véhicule routier » et de « titulaire du certificat d'immatriculation » figuraient dans l'arrêté de 1955 et que cet état de fait avait pour conséquence de conditionner le champ d'application de la loi par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Une telle manière de procéder serait inconcevable dans un domaine touchant à une matière réservée à la loi formelle, en l'occurrence la liberté de commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission propose d'insérer un nouvel article 1*bis* dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-

après « loi de 1955 ») afin de faire figurer les définitions dans la loi et afin d'assurer que le champ d'application de cette dernière ne soit pas conditionné par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Afin de clarifier les définitions et éviter toute confusion entre les notions de « propriétaire », « détenteur du véhicule » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », il est proposé d'introduire à côté de celle de « détenteur d'un véhicule routier » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », celle de « propriétaire d'un véhicule routier ». La définition de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » reprend la définition figurant dans la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 précitée et celle de « détenteur d'un véhicule routier » est alignée sur celle prévue à l'annexe I, point II.6. (C.3), de la même directive.

Dans la mesure où il s'est avéré que des véhicules routiers peuvent avoir un même numéro d'identification, il a été jugé utile d'insérer dans le même article 1*bis* la notion d' « identifiant unique du véhicule ». Il s'agit d'une chaîne alphanumérique associée à chaque véhicule routier par le ministre et permettant ainsi d'identifier correctement chaque véhicule dans la banque de données nationale des véhicules routiers ainsi que dans la banque de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers. Cet identifiant unique du véhicule permettra également de faciliter les interactions avec l'ensemble des acteurs concernés.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1er, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents jusqu'à l'article 6 du projet de loi, qui a vocation à être supprimé.

Nouvel article 2 (article 1er initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen modifie l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée du 14 février 1955.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1er modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il y a par conséquent lieu de supprimer à l'endroit du nouvel article 2 (ancien article 1er) la référence à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et de la remplacer par la référence à la « même » loi.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 1er (nouvel article 2), du projet de loi comme suit :

~~Art. 1er.~~ Art. 2. À l'article 2 de la **même** loi **~~modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques~~**, le paragraphe 1er est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, le point 6) est remplacé par le libellé suivant :

«6) a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription. »

2° À la suite de l'alinéa 2, ~~Deux nouveaux alinéas~~ sont insérés ~~derrière l'alinéa 2~~ deux alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Il est institué une Commission spéciale des permis de conduire dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la c~~C~~ommission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé au

ministre sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues à l'alinéa 1er, ~~sous les~~ points 1), 2), 3), 5) et 6) ~~de l'alinéa 1er~~.

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la c~~C~~ommission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 ~~XXXX~~ portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

Nouvel article 3 (article 2 initial du projet de loi déposé)

L'article modifie le paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points.

Pour ce qui est de la non-applicabilité du système du permis à points aux conducteurs des véhicules exemptés de permis, il est précisé qu'à l'heure actuelle, l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sur la réduction des points ne fait pas de différence si le contrevenant a conduit un véhicule nécessitant un permis de conduire ou non. En fonction de l'interprétation, cela risque de créer une situation d'inégalité entre les conducteurs de tels véhicules, titulaires d'un permis de conduire automobile (qui peuvent donc faire l'objet d'une perte de points) et ceux qui ne disposent pas de ce permis (et ne peuvent donc pas être sanctionnés de la même façon).

Il est expliqué qu'en pratique, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics ne procède qu'au retrait des points si l'infraction constatée a été commise par une personne conduisant un véhicule qui nécessite la détention d'un permis de conduire. Contrairement aux véhicules automoteurs pour lesquels un permis de conduire est obligatoire, les cyclistes jugés coupables d'une des infractions prévues à l'article 2*bis*, paragraphe 2, ne perdent jamais de points, même s'ils sont titulaires au moment de l'infraction d'un permis de conduire. Il va de soi que pour les cyclistes sans permis de conduire, les dispositions relatives à la perte des points ne s'appliquent pas, alors qu'ils ne sont pas détenteurs d'un permis. Dans l'optique d'éviter une inégalité devant la loi entre les cyclistes titulaires d'un permis de conduire et ceux qui n'en disposent pas, il est proposé de modifier la phrase qui précède le tableau des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points du paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens que la perte des points ne trouve application que si l'infraction a été commise moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis. À noter que cette distinction est également faite dans le système de permis à points français qui a servi de modèle lors de l'institution du système national.

Dans son avis du 23 décembre 2022, Conseil d'État critique la forme des dispositions choisies par les auteurs du projet et attire l'attention de ces derniers sur l'approche des infractions reprises dans le tableau actuel des infractions

routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points qui consiste à énumérer les infractions définies en des termes clairs et précis à d'autres endroits dans la loi de 1955. Selon le Conseil d'État, les auteurs du projet rompent avec cette logique, en érigeant des comportements fautifs en infractions dans le tableau même et en renvoyant par la suite, dans les articles liés, qui les assortissent de sanctions pénales, aux rubriques afférentes du tableau. Le Conseil d'État estime, dès lors, qu'il y a lieu de ne pas rompre avec cette logique du tableau actuel et demande aux auteurs du projet d'adapter les comportements fautifs en ce sens. Cette observation vaut pour les points 12), 13), 28) et 29) de l'article 2*bis* de la loi de 1955.

En d'autres termes, d'après le Conseil d'État, il faut définir de manière claire, précise et circonstanciée les comportements fautifs à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations et non à l'article 2*bis* qui reprend uniquement le tableau des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points. Selon le Conseil d'État, une fois que les comportements fautifs sont érigés en des infractions claires, précises et nettes à l'article 7, il est suffisant de les énumérer brièvement à l'article 2*bis* tout en faisant, si nécessaire, un renvoi à l'article 7 dans l'article 2*bis*. Les auteurs du projet ont fait le contraire en érigeant de manière claire et précise les comportements fautifs en infraction à l'article 2*bis* tout en faisant à l'article 7 le renvoi à l'article 2*bis* de la loi de 1955.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, les comportements fautifs des infractions y relatives sont donc définis de manière claire, précise et circonstanciée aux lettres o), p), q) et s) de l'alinéa 2 à l'article 7. Le renvoi à l'article 7 aux points 12), 13), 28) et 29) de l'article 2*bis* a donc été supprimé par la formulation nouvellement proposée.

En ce qui concerne le nouveau point 8), le Conseil d'État a soulevé que les auteurs entendaient remplacer la notion de « masse maximale autorisée », définie à l'article 2, rubrique 3.1., lettre f) de l'arrêté de 1955 afin d'y introduire une distinction entre le dépassement de la « masse maximale réglementaire » et le dépassement de la masse maximale telle qu'augmentée par une autorisation de transport exceptionnel ou par une autorisation de circuler délivrée par le ministre, en ce sens qu'il ne serait projeté d'accepter d'appliquer une tolérance de dix pourcent que pour le premier cas de dépassement, à savoir le dépassement de la masse réglementaire.

En ce qui concerne le premier tiret du nouveau point 8) dans sa teneur projetée, le Conseil d'État a relevé que la notion de « masse maximale réglementaire » n'était pas définie et que le libellé proposé employait des termes différents de ceux repris dans l'article 11 de la loi de 1955 portant incrimination du dépassement de la masse maximale autorisée. Dans la mesure où cette incohérence est source d'insécurité juridique, le Conseil d'État s'est opposé formellement à la disposition sous revue et a suggéré de reformuler le point 8) afin de renvoyer au dépassement de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955, à l'instar d'autres infractions prévues dans la liste figurant à l'article 2*bis*, paragraphe 2, de la loi de 1955 et donnant lieu à une réduction de points.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de reformuler le premier tiret, devenu la lettre a), afin de viser l'application d'une tolérance de dix pour cent par rapport à la masse maximale autorisée et non plus par rapport à « la masse maximale règlementaire », notion qui n'est pas définie dans la loi

de 1955 ou l'arrêté de 1955 et afin de s'aligner sur la terminologie employée par l'article 11 de la loi de 1955. Un renvoi aux dépassements de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955 est opéré.

Au deuxième tiret, devenu la lettre b), les mots « les maxima du chargement règlementaires » sont remplacés par les mots « masse maximale autorisée » pour les mêmes raisons qu'exposées ci-dessus. En outre, il est proposé d'introduire les mots « en charge » entre les mots « la masse » et « excède » afin de clarifier que dans l'état chargé d'un véhicule, couvert d'une autorisation de transport exceptionnelle, le dépassement de la masse accordée dans une autorisation ministérielle est sanctionné sans prise en compte de la masse maximale autorisée. De plus, les termes « maximale indiquée » sont remplacés par le terme « accordée » afin d'éviter une confusion entre la masse maximale autorisée inscrite sur le certificat d'immatriculation en vertu des articles 12 et 12*bis* de l'arrêté de 1955 et la masse accordée dans une autorisation ministérielle. Un renvoi à l'article 11 a également été opéré.

En ce qui concerne les dimensions et l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État se heurte également à la formulation des dispositions choisies par les auteurs du projet. Les points 28) et 29) de l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2*bis* imposent une réduction du nombre de points sur le permis de conduire en cas de transports expressément exemptés de respecter certaines prescriptions relatives au chargement des véhicules et à l'arrimage. Le Conseil d'État demande, dès lors, aux auteurs de reformuler les points 28) et 29) afin de tenir compte des transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées.

Afin de tenir compte des observations formulées par le Conseil d'État, le point 28) relatif à l'arrimage et le point 29) relatif aux dimensions du chargement des véhicules routiers sont regroupés dans un seul point, à savoir le point 28), de sorte que le point 29) est supprimé et le point 30 est renuméroté en point 29.

En outre, les comportements fautifs ne sont plus énumérés de manière détaillée et précise, mais une formulation plus générale a été choisie qui inclut tous les comportements fautifs, à savoir les principes et les exceptions (transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées).

Quant à la forme, la commission parlementaire a donc fait droit aux observations du Conseil d'État.

Quant au fond, la commission renvoie aux amendements 7 et 8 où le contenu des dispositions nouvellement formulées est expliqué plus en détail.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 2 (nouvel article 3), du projet de loi comme suit :

> « **Art. ~~2~~ 3.** À l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :
>
> > « Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués :
> >
> > […]

8)	**a) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11** ~~**la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, chargé ou non, dont la masse excède de plus de 10% la masse maximale règlementaire ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers**~~ **b)** la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse **en charge** excède la masse ~~**maximale indiquée**~~ **accordée** dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser ~~**les maxima du chargement règlementaires**~~ **la masse maximale autorisée**, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur <u>d'un véhicule</u>, ou titulaire du certificat d'immatriculation <u>d'un véhicule</u>, la mise en circulation <u>du ~~d'un~~</u> véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, <u>considéré comme délit en vertu de l'article 11</u>	4 point

[…]

12)	**a)** le fait pour le conducteur **d'un véhicule qui n pas en stationnement ou en parcage d'utiliser tenir en main ou de manipuler** ~~**de faire usage d équipement téléphonique ou de tout autre**~~ appareil **électronique mobile** doté d'un éc ~~**allumé en le tenant en main, dès que le véhic ou le tramway conduit est en mouvement**~~ **b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n pas en stationnement ou en parcage d'utiliser fonctions permises d'un appareil électroni mobile avec écran autrement qu'au moyen système mains libres intégré du véhicule d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé véhicule dans un support spécialement conç cette fin**	
13)	le fait pour le conducteur **d'utiliser** ~~**pour lequel**~~ un cas homologué ~~**est**~~ obligatoire **où l'équipement de** ~~**d'utilise équipement servant à la**~~ communication ~~**qui, soit**~~ n'es ~~**pas**~~ intégré, **ni** ~~**soit n'est pas**~~ fixé ~~**correctement, au cas**~~ **conformément aux** ~~**selon les**~~ prescriptions du fabricant ~~**casque de protection**~~	

[…]

28)	~~**Le transport ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, l'organisation ou la réalisation d'un transport présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :**~~ - ~~**un chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber**~~ - ~~**un chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur**~~ - ~~**une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux**~~ - ~~**un arrimage non règlementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier**~~ **l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers**	2 po
~~29)~~	~~**La conduite d'un véhicule ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :**~~ - ~~**le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres**~~ - ~~**l'utilisation d'un support de charge non règlementaire**~~ - ~~**le dépassement de la longueur maximale règlementaire d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus**~~ - ~~**le défaut de signalisation ou signalisation non règlementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre**~~ - ~~**le défaut d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires**~~ - ~~**le défaut d'une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima règlementaires à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier**~~	~~**2 pe**~~

	- ~~**l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires**~~ - ~~**l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement règlementaires**~~	
~~30~~ **29)**	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule~~,~~ ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation ~~d'un~~ du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 po

Nouvel article 4 (article 3 initial du projet de loi déposé)

L'article modifie l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955,

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a demandé, sous peine d'opposition formelle, à ce que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » prévu à la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 soit encadré. La Haute Corporation a encore rappelé qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et qu'une autorité administrative ne saurait se voir accorder par le législateur un pouvoir d'appréciation sans limite pour prendre des décisions et que la loi doit définir les éléments essentiels de la matière avec une netteté suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration.

La commission parlementaire propose dès lors d'insérer un nouveau point 1 dans l'ancien article 3, devenu l'article 4 du projet de loi, afin de remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 et de renvoyer, pour ce qui est de la délivrance des autorisations et les conditions y relatives, à un règlement d'administration publique et à un règlement grand-ducal.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a également souligné que le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 - qui offre la possibilité de procéder à l'immatriculation, à titre exceptionnel, d'un véhicule historique ou d'un véhicule précédemment immatriculé en l'absence de « l'un ou l'autre document » nécessaire à l'immatriculation - manque de précision dans la mesure où ni la nature ni le nombre de documents pouvant faire défaut n'ont été définis.

Le Conseil d'État a dès lors suggéré, afin d'éviter des recours en justice, de cadrer le caractère discrétionnaire des décisions et de délimiter la sphère de compétence décisionnelle des autorités. Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de modifier le nouveau

point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 afin de renvoyer à un règlement grand-ducal déterminant les documents nécessaires à l'immatriculation du véhicule routier. Contrairement à ce qui était initialement prévu dans le commentaire des articles, le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 ne vise pas exclusivement les véhicules précédemment immatriculés au Luxembourg.

La commission décide par conséquent d'amender l'ancien article 3, devenu l'article 4 du projet de loi, comme suit :

« **Art. ~~3~~ 4.** L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° La phrase liminaire est remplacée par le libellé suivant :

« La délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants : »

~~1~~ **2°** Le point 9. est remplacé par le libellé suivant :

« 9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules routiers au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ; »

~~2~~ **3**° Deux nouveaux points 10. et 11. sont ajoutés avec les libellés suivants :

« 10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules routiers précédemment immatriculés pour lesquels **~~l'~~** un ou **~~l'autre~~ plusieurs** document**s déterminés par voie de règlement grand-ducal et** nécessaire**s** à l'immatriculation **~~fait~~ font** défaut ;

11. l'équipement de ~~certains~~ véhicules routiers avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires » »

Nouvel article 5 (article 4 initial du projet de loi déposé)

L'article modifie l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Le point 1° de l'ancien article 4, devenu l'article 5 du projet de loi, vise à aligner le texte de la loi de 1955 sur les dispositions européennes en vigueur ainsi que la terminologie relative aux différentes procédures de réception des véhicules routiers afin de tenir compte du fait que la législation européenne actuelle est composée de règlements-cadres pour la procédure de réception des véhicules, alors que les anciennes règles en la matière se composaient de directives. Il est par conséquent prévu que la procédure de réception par type ou individuelle devienne la procédure de réception des véhicules routiers de droit commun. Il était initialement prévu d'introduire à l'article 4, paragraphe 1er, de la loi de 1955 un renvoi à un règlement grand-ducal pour déterminer les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

Le Conseil d'État a, dans son avis précité, tout d'abord souligné le fait que la définition 4.2., actuellement prévue à l'article 2 de l'arrêté de 1955, définit les « Directives européennes de réception » comme « l'ensemble des directives et

règlements européens concernant la réception des véhicules routiers ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ». Dans un souci de cohérence, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de supprimer l'ajout des règlements européens ou bien de transférer la définition 4.2. de l'arrêté de 1955 dans la loi de 1955. Le Conseil d'État a également rappelé que le règlement européen constitue un acte obligatoire et est directement applicable et que l'adoption de mesures nationales ne se justifie que dans la mesure où le règlement renvoie au droit national ou requiert des dispositifs nationaux indispensables pour son application. Il serait dès lors inconcevable de « reprendre » dans le droit national des dispositions figurant dans des règlements européens et le Conseil d'État a exigé, sous peine d'opposition formelle, la suppression des termes « règlements et ». Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de supprimer l'ajout des règlements européens et, dans un souci de cohérence, il est proposé de remplacer les mots « exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile » par les mots « Directives européennes de réception » afin d'utiliser la notion définie à l'article 2, rubrique 4.2., de l'arrêté de 1955.

De plus, le Conseil d'État a souligné le fait que les conditions de la réception nationale touchent à la liberté du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et exigé, sous peine d'opposition formelle, que les conditions de la réception nationale soient inscrites dans la loi de 1955 - par opposition à un règlement grand-ducal - dans un souci d'orientation et d'encadrement du pouvoir exécutif qui exige que l'essentiel des dispositions afférentes figurent dans la loi.

Il est dès lors proposé de prévoir dans la loi de 1955 les conditions de la réception nationale par un renvoi aux conditions de réception telles que prévues aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE. La commission parlementaire propose également d'introduire un nouvel alinéa dans le paragraphe 1er de l'article 4 de la loi de 1955 afin d'y voir introduire les mêmes conditions de réception nationale pour les tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles qui devaient initialement figurer dans un règlement grand-ducal.

Le point 5°, lettre c) de l'ancien article 4, devenu l'article 5, du même projet de loi visait initialement à remplacer la première phrase de l'alinéa 4 du paragraphe 6, de la loi de 1955 et vise notamment à prendre en compte la digitalisation de l'immatriculation ainsi que les modalités de réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé. À cet effet, il faudra dorénavant s'acquitter d'une taxe afin de réserver un numéro d'immatriculation sachant que l'immatriculation, sinon la transcription du véhicule routier, fait également l'objet d'une taxe. Le projet de règlement grand-ducal modifiant : 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ; 3° le règlement grand-

ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ; 4° 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 ; 5° le règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes ; 6° le règlement grand-ducal modifié du 7 août 2015 autorisant la création d'un fichier et le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés (RGD CNPD) ; 7° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 8° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonctionnement du Fonds de garantie automobile ; 9° le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ; 10 °le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière ; 11° le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (ci-après « projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 »), dans sa teneur projetée, prévoyait à l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers que le conjoint survivant était exempté de l'obligation de paiement de la taxe concernant l'immatriculation du véhicule routier, ainsi que, le cas échéant, la réutilisation du numéro personnalisé hérité, reprises à l'article 1er du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 dans sa teneur projetée.

Le Conseil d'État a relevé dans son avis n° 60.971 relatif au projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant entre autres le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, que le texte de l'article 22 dudit règlement exemptait le conjoint survivant du paiement de la taxe relative à la réutilisation d'un numéro de plaque personnalisé dont il aurait hérité. Le Conseil d'État a relevé que l'article 4, paragraphe 6, alinéa 4 de la loi de 1955, qui constituerait la base légale du paiement de la taxe pour la réservation d'un numéro personnalisé ne prévoyait aucune exception quant aux débiteurs de la taxe. La disposition sous revue qui instaurerait une exception au paiement de la taxe dont la base légale figure dans la loi de 1955 risquerait dès lors d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Afin de suivre la suggestion du Conseil d'État selon laquelle il faudrait prévoir une telle base légale dans le cadre du projet faisant l'objet du présent amendement, il est proposé de remplacer non seulement la première phrase du paragraphe 6 de l'article 4 de la loi du 1955, mais l'intégralité de ce dernier afin de renvoyer à l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (ci-après « loi de 1965 »), qui fera elle aussi l'objet d'une modification (cf. amendement 20). Il est dès lors prévu de modifier l'article 1er, lettre a), de la loi de 1965 afin de faire figurer parmi l'énumération des demandes pouvant donner lieu à la perception d'une taxe, les demandes relatives à la réservation ou à la réutilisation d'un

numéro d'immatriculation personnalisé. À l'article 3 de la loi de 1965, il est prévu de faire figurer une exception pour le conjoint survivant qui n'est pas soumis au paiement de la taxe relative à la transcription du véhicule hérité et, le cas échéant, la taxe relative à la réutilisation du numéro d'immatriculation personnalisé.

Concernant le point 6°, lettre b), de l'article du projet, les auteurs avaient prévu de compléter l'article 4, paragraphe 7, par huit alinéas nouveaux, pour prévoir, au moment de la procédure d'immatriculation et dans le cadre de la conclusion d'un contrat d'assurance responsabilité civile obligatoire, la communication de données relatives au véhicule par l'entreprise d'assurance autorisée à la SNCA, cette digitalisation présentant un gain de temps pour tous les acteurs impliqués dans l'immatriculation d'un véhicule.

Le Conseil d'État a toutefois relevé que la structure du paragraphe 7 manquait de cohérence dans la mesure où les alinéas tendaient à se répéter tout du moins partiellement. Le Conseil d'État a également relevé que les alinéas 7 à 9 ne définissent pas, ou ne renvoient pas aux alinéas pertinents pour la détermination des données tombant sous la responsabilité du responsable de traitement et des différents sous-traitants et a dès lors demandé une précision en ce sens.

Par ailleurs, l'avis de la Commission nationale pour la protection des données (ci-après « CNPD ») n'était pas encore parvenu au Conseil d'État au moment de la communication de son avis. Il ressort de la délibération n°69/AV31/2022 du 19 décembre 2022 relative au projet de loi que force est de constater que le projet dans sa teneur initiale ne précisait pas clairement quelles seraient les catégories de données qui seraient traitées et conservées dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ni pour quelles finalités celles-ci seraient traitées, ni quelles seraient les durées de conservation de telles données alors que de telles précisions s'avèrent d'autant plus importantes que le responsable de traitement serait le ministre ayant les transports dans ses attributions, mais que la banque de données serait gérée par une entreprise privée, la SNCA, et qu'un accès par différents acteurs aux données contenues sur cette banque de données était initialement prévu.

Afin de suivre les recommandations de la CNPD et de donner suite aux observations du Conseil d'État, il est tout d'abord proposé, dans un but de cohérence et afin d'éviter des répétitions inutiles, de remplacer les huit alinéas par cinq alinéas. Afin d'éviter que les textes encadrant une telle base de données ne soient éparpillés dans différents textes, il est proposé de procéder à la suppression de l'article 36 du projet introduisant un article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (ci-après « loi de 2003 »).

Les cinq alinéas nouvellement introduits prévoient, à la lumière des recommandations de la CNPD, que le ministre a la qualité de responsable du traitement des données alors que la SNCA et le Centre des technologies de l'information de l'État (ci-après « CTIE ») agissent en qualité de sous-traitant du ministre. Il est instauré une base légale relative à la banque de données nationale des véhicules routiers à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 avec une indication précise des catégories de données traitées et conservées. La base légale pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers est introduite à l'article

4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 avec indication des données collectées et traitées. Contrairement à ce qui était initialement prévu et suite aux recommandations de la CNPD, qui estimait préférable de prévoir une communication de données de la SNCA vers les acteurs plutôt qu'un accès ou une consultation de données, il est proposé de suivre les recommandations de la CNPD en ce sens. Ainsi, les entités auxquelles les données sont communiquées et les finalités d'une telle communication sont définies par voie de règlement grand-ducal. Des précisions sont également apportées en ce qui concerne l'accès à ces banques de données et un système de journalisation des accès est mis en place.

La durée de conservation des données est également précisée et fixée à dix années pour la banque de données nationale des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955, afin de prendre en compte la durée de signalement prévue dans le Règlement (UE) 2018/1862 du Parlement européen et du Conseil du 28 novembre 2018 sur l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation du système d'information Schengen (SIS) dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale, modifiant et abrogeant la décision 2007/533/JAI du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n°1986/2006 du Parlement européen et du Conseil et la décision 2010/261/UE de la Commission. Conformément à l'article 38 du règlement précité, les États membres peuvent introduire des signalements concernant des objets recherchés aux fins d'une saisie ou à titre de preuve dans une procédure pénale pour des objets facilement identifiables et notamment pour des véhicules à moteur, indépendamment de leur système de propulsion ou encore les certificats d'immatriculation de véhicules et les plaques d'immatriculation de véhicules qui ont été volés, détournés, égarés ou invalidés ou qui sont prétendument de tels documents, mais qui sont des faux. Conformément à l'article 38 du prédit règlement, un État membre peut introduire un signalement concernant des objets aux fins des articles 36 et 38 pour une période de dix ans. Conformément à l'article 8 du règlement précité, des informations supplémentaires sont échangées au moyen de l'infrastructure de communication. Il incombe aux États membres de fournir les moyens techniques et humains nécessaires pour assurer la disponibilité continue et l'échange rapide et efficace d'informations supplémentaires. Afin de pouvoir répondre aux demandes d'information supplémentaires et dans la mesure où ces signalements peuvent être introduits pour une période de dix ans, la durée de conservation des données enregistrées dans les bases de données visées à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 est fixée à dix ans.

La durée de conservation de la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 est fixée à sept années en raison de l'obligation du Fonds de garantie automobile d'informer sur demande et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre et survenu au cours des sept dernières années sur, entre autres, le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident et le numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule prévue à l'article 16, point 6, de la loi de 2003. À cette fin, une communication quant à l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile peut être communiquée au Fonds en vertu de l'article 10 du projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

Il est ensuite proposé d'insérer une nouvelle lettre d) dans l'article 5, point 6, du projet de loi afin de rectifier le renvoi initialement opéré à l'alinéa 4 ancien, devenu l'alinéa 7.

En ce qui concerne le point 7 remplaçant le paragraphe 8 de l'article 4 de la loi de 1955, il est proposé de remplacer sous la lettre « e) » la cession du véhicule à un nouveau propriétaire comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation par l'immatriculation au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation. En effet, il est préférable de prévoir comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation, l'immatriculation du véhicule routier au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation afin de prendre en compte les observations que le Conseil d'État a formulées à l'article 30 du projet de loi concernant l'articulation entre l'obligation pour le titulaire du certificat d'immatriculation de conclure un contrat d'assurance et des effets pouvant être engendrés par la cession du véhicule routier.

La commission décide par conséquent d'amender l'ancien article 4, devenu l'article 5, du projet de loi comme suit :

« **Art. ~~4.~~ 5.** L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux **~~exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile~~ directives européennes de réception**. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces **~~règlements et~~** directives sont repris **~~(~~**es**~~)~~** dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal ~~O~~officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal ~~O~~officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal ~~O~~officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, **~~ces~~ les** véhicules routiers doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle **conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE** qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par **~~l'autorité nationale compétente en la matière~~ la Société Nationale de Certification et d'Homologation**, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné**, conformément aux dispositions**

du règlement (UE) 2018/858 précité. ~~**Un règlement grand-ducal détermine les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.**~~

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° […]
3° […]
4° […]
5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :
« […]
c) **~~À l'~~** L'alinéa 4, **~~la première phrase~~** est remplacé**~~e~~** par le libellé suivant :

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. **Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal.** »

[…] »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

~~a~~ **b)** L'alinéa 2 est ~~**remplacé par le libellé suivant**~~ **supprimé** :

~~**« La SNCA est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires, détenteurs titulaires d'un certificat d'immatriculation des véhicules routiers et preneurs d'assurance, pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige. »**~~

~~b~~ **c) À la suite de l'alinéa ~~2~~ 1er, sont insérés cinq alinéas nouveaux** ~~**Huit nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2**~~ avec le libellé suivant :

« Le ministre dispose, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1er du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de de données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation

enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier.

~~**Pour attester la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurances autorisée.**~~

~~**Les données communiquées par les compagnies d'assurances, en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier, sont précisées dans un règlement grand-ducal ; elles comportent certaines données techniques du véhicule et les données personnelles du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, et, le cas échéant, les données personnelles du preneur d'assurance.**~~

~~**La SNCA met également à disposition, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, les données techniques du véhicule à immatriculer, à l'entreprise d'assurances qui est titulaire du contrat de responsabilité civile automobile, si elles sont disponibles.**~~

~~**Pour la même finalité de l'immatriculation d'un véhicule routier, la SNCA peut recevoir la confirmation de l'acquittement de la taxe sur la valeur ajoutée suite à une communication effectuée par l'Administration des douanes et des accises. Dans le cadre de cet échange, le numéro de châssis du véhicule est saisi. Afin de vérifier les informations relatives au véhicule déclaré, des données techniques supplémentaires du véhicule peuvent être consultées, selon les modalités fixées par un règlement grand-ducal, et le nom(s), prénom(s) et adresse de la personne ayant procédé à l'acquittement de la taxe peuvent être communiqués. Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).**~~

~~**Le Centre des technologies de l'information de l'État a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant**~~

~~**la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).**~~

~~**La SNCA a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).**~~

~~**L'ensemble des échanges de données, dans les conditions des alinéas précédents, sont effectués par le biais des systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. »**~~

d) A l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

7° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant :

« (8) La validité du certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque :

a) l'échéance de validité est atteinte ;

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

c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;

d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;

e) le véhicule routier est ~~**cédé à un nouveau propriétaire**~~ **immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation** ;

[…] »

8° […] »

Il est ensuite procédé à un bref échange de vues, duquel il y a lieu de retenir ce qui suit :

Pour ce qui est de la non-applicabilité du système du permis à points aux conducteurs des véhicules exemptés de permis (notamment un vélo), Madame la Députée Chantal Gary souhaite connaître plus de détails.

Monsieur le Député Marc Goergen souhaite également recevoir plus d'informations y relatives. De plus, il aimerait aussi savoir comment les personnes, conduisant un véhicule qui ne nécessite pas la détention d'un permis de conduire, seront alors sanctionnées en cas de contravention. Pour ce qui est de la proposition d'augmenter la taxe perçue de 145 à 250 euros et d'augmenter la perte de points à quatre en cas de distraction au volant, l'orateur souhaite également recevoir des informations plus détaillées. Il s'interroge par la même occasionsi une différenciation sera faite entre l'utilisation d'un « carplay » et l'utilisation d'un support fixe de téléphone portable.

Pour ce qui est du vélo, il est indiqué qu'il s'agit en l'occurrence d'une précision dans l'optique d'éviter une inégalité devant la loi entre les cyclistes titulaires d'un permis de conduire et ceux qui n'en disposent pas. Cette disposition aura uniquement comme conséquence qu'il n'y aura pas de retrait de points en cas d'accident (comme telle est déjà la pratique actuellement), dans lequel un vélo est impliqué. Toutes les autres sanctions continueront à être appliquées.

Pour ce qui est de la proposition d'augmentation des sanctions en cas de distraction au volant, il est expliqué qu'il s'agit de mettre à jour les infractions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé, dès que le véhicule est en mouvement, alors que notre législation actuelle n'est plus à la hauteur de l'évolution technologique en relation avec ces infractions.

À noter tout d'abord que, suite à l'évolution technique automobile, la plupart des véhicules sur le marché sont actuellement équipés d'un équipement téléphonique ainsi que d'un système de navigation intégrés dans le tableau de bord. Il en va de même pour les casques de protection portés par les motards. En outre, jusqu'à ce jour, le conducteur est autorisé à utiliser son équipement téléphonique pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule est en mouvement. Lors des contrôles de police, lorsque les policiers ont constaté une infraction relative à l'utilisation d'un téléphone portable au volant, les conducteurs ont souvent trouvé une excuse ou ont tenté de trouver la faille en affirmant d'avoir utilisé leur portable que pour l'allumer ou pour l'éteindre. De surplus, les législations belge et française sont beaucoup plus strictes quant auxdites infractions. Dans ces pays, l'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. Afin d'éviter des discussions inutiles avec les conducteurs interpellés par la police et afin de s'aligner aux législations de nos pays limitrophes, il est proposé de simplifier les infractions y relatives et d'interdire tout simplement l'usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement.

Monsieur Goergen souhaite savoir s'il est toujours autorisé à l'avenir, d'utiliser un support fixe de téléphone portable. Il lui est répondu que la navigation à commande vocale via le téléphone portable demeure légal. Monsieur Goergen souhaite dans ce contexte savoir si cela s'applique également pour google maps. Il est informé que cela reste légal à condition de ne pas tenir le téléphone portable dans sa main et de ne pas le manipuler. Suite à une question afférente de Monsieur Goergen, il lui est confirmé qu'au cas où google maps propose un nouvel itinéraire, il ne sera plus légal de confirmer la nouvelle proposition par voie tactile et ce tant que la voiture est en marche. La proposition d'amendement stipule qu'est visée par l'augmentation de la sanction « le

conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran », ainsi que « le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin. »

Nouvel article 6 (article 5 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé qu'au point 2 de cet alinéa 4, il est prévu que les défectuosités ou non-conformités mineures, autres que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement, « sont reprises dans un règlement ministériel » alors que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État s'est dès lors opposé formellement à la disposition sous revue.

Afin de ne plus encourir d'opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer les mots « sont reprises dans un règlement ministériel ».

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 5, devenu l'article 6, point 1, lettre a), du projet de loi entendant modifier l'article 4*bis,* paragraphe 1er, point 2, de la loi de 1955 comme suit :

> « […] 2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et ~~**qui sont reprises dans un règlement ministériel**~~, pour les véhicules suivants :
>
> a) les autobus et les autocars ;
>
> b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;
>
> c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg. »

Article 6 initial du projet de loi déposé – supprimé

L'article 6 du projet de loi avait initialement pour objectif de préciser le point de départ du délai avant l'échéance duquel l'inspecteur de contrôle technique doit suivre obligatoirement une formation continue afin de ne pas perdre son agrément. Le prédit point de départ consiste dans la publication de la formation continue par un arrêté ministériel contrairement au système existant dont l'ensemble des inspecteurs de contrôle technique doivent obligatoirement suivre une formation continue annuelle. Il était initialement jugé inutile par les auteurs du projet d'imposer une formation à un rythme annuel alors que les nouveautés affectant les méthodes du contrôle technique ne surviennent pas à

une telle fréquence et qu'avec le système ISO, les organismes de contrôle technique ont l'obligation de veiller à ce que leur personnel soit formé de façon continue pour maintenir un niveau de service de qualité.

Le Conseil d'État a toutefois relevé que la disposition en projet est contraire à l'annexe IV de la directive directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, en ce qu'elle prévoit que l'agrément ministériel autorisant les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques perdrait sa validité uniquement si l'inspecteur ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation et qu'une telle formation ne devrait pas forcément avoir lieu annuellement, alors que la directive précitée prévoit que les inspecteurs doivent suivre chaque année une formation continue ou réussir un examen approprié.

Dans la mesure où la disposition sous revue envisage une modification contraire à une directive, le Conseil d'État a demandé la suppression de cette disposition sous peine d'opposition formelle.

Dans la mesure où la disposition sous revue entraîne une modification non conforme au droit de l'Union européenne, la commission décide de suivre le raisonnement du Conseil d'État et de procéder à la suppression de l'ancien article 6 du projet de loi.

Nouvel article 6 (article 7 initial du projet de loi déposé)

Le présent article vise à amender l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en y apportant quelques adaptations dans un souci de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière, en sus des spécifications liées à la figure du titulaire du certificat d'immatriculation aux lettre l et m de l'alinéa 2 de cet article.

Le Conseil d'État a, dans son avis du 23 décembre 2022, constaté que le comportement répréhensible visé par la nouvelle infraction p) devenue q), relative aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, était déjà, du moins en partie, érigé en infraction à l'article 7, alinéa 1er de la loi de 1955 qui prévoit que « les infractions […] aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées à l'article 3, […] sont punies d'une amende de 25 à 250 euros », et que deux dispositions prévoyaient dès lors deux sanctions différentes pour un même fait. Une telle façon de procéder est inconcevable au vu du principe de légalité des peines consacré par l'article 14 de la Constitution qui exige que les peines soient suffisamment déterminées, à l'effet de permettre à tout justiciable commettant un fait pénalement répréhensible de mesurer la nature et la portée des sanctions encourues. Le Conseil d'État s'est dès lors formellement opposé à la disposition sous examen. Afin de respecter le principe de la légalité des peines, il est proposé de modifier la phrase liminaire de l'article 7 de la loi de 1955 afin de ne viser que le point 1 et les points 3 à 11 de l'article 3 de la loi de 1955, de sorte que les infractions aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, point 2, de la loi de 1955, c'est-à-dire « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » ne soit plus érigée en infraction à l'article 7, alinéa 1erde la loi de 1955 et que l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du

chargement des véhicules routiers soit sanctionnée à l'article 7, paragraphe 2, lettre q), de la loi de 1955.

Le Conseil d'État reproche aux auteurs du projet que le champ de la nouvelle infraction relative à l'utilisation au volant d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé serait rétréci en ce que toute utilisation quelconque dudit équipement reste permise du moment que l'appareil n'est pas tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement. Le Conseil d'État renvoie à l'évolution qu'a connue la législation belge sur ce point. En outre, le Conseil d'État se heurte aux termes « écran allumé » et « en mouvement ». Quid du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ou qui se trouve immobilisé à un feu rouge et qui utiliserait son téléphone ? Le Conseil d'État préconise, de ce fait, le terme « en circulation », étant donné qu'un véhicule temporairement immobilisé se trouve couvert par cette notion.

Il y a lieu de se demander si ce maintien satisfait l'ambition des auteurs : *quid* du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ? Plus généralement, le fait de viser tout « équipement téléphonique » et « tout autre appareil doté d'un écran allumé » vise-t-il de manière suffisamment large les appareils susceptibles de distraire les conducteurs ?

Les comportements fautifs nouvellement érigés en infraction se réfèrent tout d'abord à la législation belge, sur laquelle le Conseil d'État a attiré l'attention. Afin de tenir compte des observations soulevées par le Conseil d'État dans son avis émis en date du 23 décembre 2022, la commission parlementaire a reformulé les dispositions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique. La nouvelle disposition relativement stricte interdit à tout conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler tout appareil électronique mobile doté d'un écran. La disposition nouvelle se distingue de l'ancienne en ce qu'elle est devenue plus stricte. Non seulement la tenue en main de l'appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur du véhicule est interdite, mais l'interdiction est devenue plus large en incluant et en visant également toute utilisation, ainsi que toute manipulation quelconque dudit appareil. L'utilisation de l'appareil implique, dès lors, toute manipulation, tout maintien en main ainsi que toute action nécessitant de toucher l'appareil ou même de regarder l'écran. Il est évident que le fait de faire usage de l'écran pour regarder des images, des animations ou d'autres médias de divertissement, qui ne sont pas directement liés à la circulation ou aux fonctions de réglage du véhicule, font également partie de l'interdiction.

Dans la nouvelle formulation, les termes « équipement téléphonique » ont été supprimés et les termes « appareil doté d'un écran allumé » ont été remplacés par les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran », alors que la commission parlementaire est d'avis que les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran » incluent tout type d'équipement téléphonique, que ce soit un téléphone portable, une tablette numérique, ordinateur portable, smartphone etc. Ensuite, le terme « allumé » a été supprimé et tout appareil électronique mobile doté d'un écran est visé dans la nouvelle disposition, qu'il soit allumé ou éteint. De plus, les termes « qui n'est pas en stationnement ou en parcage » ont été ajoutés. L'ajout desdits termes autorise donc tout conducteur d'un véhicule qui est immobilisé en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son appareil électronique mobile. Par contre, le conducteur qui se trouve momentanément à l'arrêt, comme par

exemple le conducteur qui se trouve immobilisé devant un feu rouge, n'est pas visé par l'exception et ne peut donc pas faire usage, tenir en main ni manipuler son appareil électronique mobile. Si la commission parlementaire avait suivi la proposition du Conseil d'État en interdisant toute utilisation de l'appareil par le conducteur dès que le véhicule est en circulation, les conducteurs qui se trouvent en stationnement, en parcage et en arrêt seraient visés par l'interdiction. Or, ce n'est pas l'intention des auteurs du projet d'interdire l'utilisation d'un équipement téléphonique si le conducteur d'un véhicule se trouve immobilisé en stationnement ou en parcage. Par contre, le conducteur qui se trouve immobilisé avec sa voiture devant un feu rouge est, bien évidemment, visé et l'interdiction joue pour ce dernier.

En résumé, cette nouvelle formulation relativement stricte interdit, dès lors, à tout conducteur, qui se trouve avec sa voiture en mouvement ou momentanément à l'arrêt devant un feu rouge, d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son téléphone. Comme l'usage de l'appareil électronique mobile vise toute manipulation quelconque de ce dernier, le conducteur ne peut ni téléphoner, ni écouter de la musique ou de la radio.

Il lui est même interdit d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation de son appareil électronique mobile si l'on prend vraiment à la lettre la nouvelle formulation. Or, l'intention du projet de loi est de laisser une certaine marge de manœuvre au conducteur du véhicule quant à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation. Pour cette raison, la nouvelle disposition prévoit que le conducteur peut faire usage des fonctions de communication vocale et d'audition de son appareil électronique mobile si elles sont commandées par le système mains libres intégré du véhicule. Il en va de même avec les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation dudit appareil. Le conducteur peut faire usage desdites fonctions si l'appareil est commandé par le système mains libres intégré du véhicule et à condition pour cet appareil d'être fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin. L'exigence selon laquelle l'appareil électronique mobile doit être commandé par le système mains libres intégré du véhicule est réputée satisfaite si la fonction utilisée a été activée avant le départ et si, à partir de ce moment, l'appareil n'est plus commandé manuellement.

Finalement, dans le projet de loi a été ajouté à la disposition relative à l'utilisation d'un équipement téléphonique que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway. Or, selon le Conseil d'État, le champ d'application de la loi s'étend de toute manière à la conduite du tramway. D'après le Conseil d'État, si cette disposition était maintenue, cet ajout risquerait d'influer sur l'interprétation des dispositions qui omettent de s'y référer, qui pourraient être lues comme ne s'appliquant pas au conducteur du tramway. Le Conseil d'État a émis à cet endroit une opposition formelle pour insécurité juridique. La commission propose de supprimer la précision que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway, en vue de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

Quant à l'utilisation d'un équipement de communication par le motard pour lequel un casque homologué est obligatoire, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières. Or, ladite disposition a été énumérée par les auteurs du projet de loi à l'endroit du point 13) de l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2*bis*, mais ne figurait pas à l'alinéa 2 de l'article 7. Afin de combler cet oubli, la lettre p) dudit article 7 est donc remplacée par le libellé suivant :

« p) Inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ».

En ce qui concerne le point 13) de l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2*bis*, la commission propose de reformuler ladite disposition pour prendre la teneur suivante :
« 13) Le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant ».

Par la modification visée, le terme « correctement » a été supprimé, alors qu'il est difficile pour la Police grand-ducale de contrôler si l'équipement de communication est correctement fixé au casque de protection ou pas. Il va de soi qu'il n'appartient pas aux agents de police de juger si l'équipement de communication est correctement fixé ou pas. En vue d'éviter tout risque de divergences d'interprétations quant à ladite fixation de l'équipement téléphonique, il est préconisé de supprimer le terme « correctement » de la disposition visée. Par la nouvelle tournure, la disposition est également devenue plus lisible.

En ce qui concernait le point 30), devenu le point 29, à l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1er de la loi de 1955, le Conseil d'État a relevé que les auteurs entendaient appliquer une réduction de deux points à un comportement répréhensible mais ne faisait l'objet d'aucune incrimination dans la loi en projet. Dans la mesure où le Conseil d'État a considéré que le projet sous revue risquait de dissocier le lien étroit qui existe entre le droit pénal et la logique répressive inhérente au système du permis à points, la Haute Corporation a demandé de supprimer le point 30) ou d'ériger le comportement décrit en infraction pénale. Il est dès lors proposé d'insérer un nouveau point « s » à l'article 7, alinéa 2, de la loi de 1955 avec le libellé suivant : « s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers.» afin d'ériger le comportement en infraction.

Quant à la nouvelle lettre q), à savoir l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières.

La commission propose d'amender l'article 7 du projet de loi comme suit :

« **Art. 7.** L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1er est modifié comme suit :

a) Les termes « ,point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».

~~a~~ **b)** Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

~~b~~ **c)** Une nouvelle phrase est ajoutée *in fine* libellée comme suit :

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, le ~~Le~~ nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

b) […]

c) **~~À la lettre o), les termes « , qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. » sont remplacés par les termes « telles que libellées aux points 12 et 13 de l'article 2bis ; ».~~ La lettre o) est remplacée par le libellé suivant :**

« o) -inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;

-inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

d) **Quatre ~~Deux~~** nouvelles lettres p)**, ~~et~~** q), **r) et s)** sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« **p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;**

~~p~~ q) inobservation des prescriptions relatives **aux dimensions et à l'arrimage du** chargement des véhicules routiers **~~telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2*bis*~~** ;

~~q~~ r) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire**,** ~~ou~~ le détenteur **d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier**, **~~d'un~~ du** véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. » »

Nouvel article 7 (article 8 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 8 (article 9 initial du projet de loi déposé)

Cet article prévoit, au vu des explications de l'article 7, qui propose d'ériger ce délit en une contravention grave, qu'il y a donc lieu de supprimer l'actuel article 10*bis*.

Cet article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 9 (article 10 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022 le Conseil d'État a relevé que, comme l'article 11 de la loi de 1955 porte uniquement sur la surcharge des véhicules routiers, les dispositions ayant trait aux dimensions des véhicules routiers n'ont pas leur place dans ledit article 11 de la loi de 1955. Il est dès lors proposé de supprimer les mots « ou/et dimensions réglementaires » dans la teneur projetée de l'article 11, paragraphe 7.

La Haute Corporation a également relevé que l'ajout du paragraphe 8 à l'article 11 de la loi entendait conférer une base légale à une commission des autorisations spéciales pour satisfaire aux critiques que le Conseil d'État avait formulées dans son avis n°60.590 du 29 juin 2021. Le Conseil d'État a toutefois estimé que la base légale s'avérait toujours insuffisante en ce qui concerne la possibilité de retrait ou de suspension de l'autorisation spéciale qui était prévue à l'article 5, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal CE n°60.590, alors que le retrait ou la suspension de l'autorisation spéciale est assimilable à une sanction administrative qu'il incombe à la loi de fixer. Pour cette raison, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de prévoir la possibilité de retrait et de suspension par le ministre pour les cas autres que le non-respect des conditions à la base de cette autorisation dans la loi de 1955, à défaut de quoi le règlement grand-ducal dépasse le cadre de sa base légale, d'autant plus dans une matière réservée à la loi formelle.

Il est dès lors proposé de suivre le raisonnement du Conseil d'État par l'ajout d'un deuxième alinéa au paragraphe 8 introduit par l'article 10, point 4, du projet de loi afin que la possibilité de retrait ou de suspension par le ministre de l'autorisation spéciale dans la loi de 1955 lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la loi de 1955.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 10, point 4, du même projet comme suit :

> « 4° Deux nouveaux paragraphes sont insérés à la suite du paragraphe 6 libellés comme suit :
>
> « (7) ~~**Sans préjudice des paragraphes précédents, la surcharge**~~ **Le dépassement de la masse maximale autorisée** ne ~~**donne pas lieu au constat d'une**~~ **constitue pas une** infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses ~~**ou/et les dimensions règlementaires**~~ applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite

autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé **au ministre quant ~~au sujet des demandes relatives~~** à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses règlementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission.

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. » »

Nouvel article 10 (article 11 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 12, paragraphes 4, 4*bis* et 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État note qu'au point 1°, lettre b), les auteurs proposent de simplifier la procédure de dépistage de drogues au volant dans certains cas limitativement énumérés en permettant aux membres de la Police grand-ducale de passer directement àune prise de sang et à une prise d'urine, sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive. Cette procédure simplifiée serait permise en cas d'aveu, lorsque la personne concernée est en train de consommer des drogues ou est en possession de drogues ou de matériel de consommateur et si la personne concernée présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique. Les auteurs justifient les adaptations qu'ils projettent par le manque de fiabilité des tests salivaires en matière de dépistage de drogues et par une volonté de simplifier la procédure.

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

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

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Les travaux seront poursuivis lors d'une prochaine réunion de la commission parlementaire.

5. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

À noter que la commission parlementaire se réunira encore une fois cet après-midi pour une réunion jointe avec la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Coopération, de l'Immigration et de l'Asile concernant les projets de loi 8043 et 8059.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

17

Session ordinaire 2022-2023

TS/JCS P.V. MOBTP 17

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 23 mars 2023

(la réunion a eu lieu par visioconférence)

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe (MOBTP, FI) du 6 mars 2023

2. Exposé sur l'avancement des travaux suite à l'éboulement dans le tunnel « Schieburg » dans le nord du pays

3. 7985 Projet de loi modifiant
1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale
- Rapporteur : Madame Chantal Gary

- Continuation des travaux

4. Divers

*

Présents : M. Félix Eischen, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Goergen, M. Max Hahn, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

M. Gilles Baum remplaçant M. Frank Colabianchi

M. André Bauler, Mme Stéphanie Empain, observateurs

Mme Félicie Weycker, M. Raphaël Zumsteeg, M. Pol Philippe, M. Alain Disiviscour, Mme Stefanie Coimbra, Mme Sonja Conzemius, du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

M. Henri Werdel, directeur, M. Alain Bombardella, du service « gestion infrastructure » des CFL

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Frank Colabianchi, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion jointe (MOBTP, FI) du 6 mars 2023

Le projet de procès-verbal de la réunion jointe du 6 mars 2023 est approuvé à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. Exposé sur l'avancement des travaux suite à l'éboulement dans le tunnel « Schieburg » dans le nord du pays

Le directeur du service « gestion infrastructure » des CFL procède à une présentation de l'avancement des travaux suite à l'éboulement dans le tunnel « Schieburg » dans le nord du pays à l'aide d'une présentation PowerPoint. Pour le détail, il y a lieu de se référer au document annexé.

Pour situer l'incident dans son contexte, il est rappelé qu'il y a eu un éboulement dans le tunnel Schieburg entre Kautenbach et Wilwerwiltz le 27 août 2022.

L'incident s'est produit durant une période de fermeture du tronçon concerné afin de réaliser, entre autres, des travaux de maintenance au niveau de ce tunnel. Les dispositifs de sécurité étaient en place et aucune personne n'a été blessée lors de l'incident.

Depuis, la circulation ferroviaire est interrompue entre Kautenbach et Clervaux.

Il a été procédé à 11 forages d'une profondeur entre 50 – 75 mètres et à divers passages caméras pour aider à localiser la cavité issue de l'éboulement.

L'on a dû constater qu'il a été impossible de localiser une cavité nette, les sondages effectués ont toutefois indiqué une grande masse instable d'éléments rocheux encastrés.

L’on a procédé à une stabilisation et consolidation du tas d’éboulis sur la voie moyennant un coulis béton et du béton projeté. Un accès provisoire pour poids lourds a été réalisé, afin de permettre la livraison et l’évacuation de matériel. Le premier forage avec injection a eu lieu le 23 janvier 2023.

Suite à des analyses tomographiques (électriques et séismologiques) complémentaires, la zone altérée s’est avérée plus étendue qu’estimée initialement.

59 forages et injections ont été répartis sur différents paliers pour couvrir la partie inférieure de la zone altérée.

Vu le nombre croissant de forages (10 forages et injections ont été initialement prévus), une deuxième machine de forage et d’injection est arrivée sur le chantier le 23 janvier 2023.

Tandis que les travaux de forage sont réalisés en 2 postes de 10h, 6 jours sur 7 ; les travaux d’injection sont réalisés en 1 seul poste 6 jours sur 7 dû au temps de prise du béton.

Suivant le planning pour la réouverture du tunnel, initialement prévue le 17 avril 2023, l’ensemble des forages et injections sur les niveaux 0,5 m et 1,5 m planifiés ont été réalisés pour le 13 février 2023. Les travaux de la dépose du béton projeté du tas côté nord ont été entrepris le 13 février 2023 en vue de l’étape 3.

L’on a dû constater que l’orifice de l’éboulement n’est pas consolidé.

Depuis le 13 février 2023, 6 forages et injections sur le palier 0,5 m et de 9 forages et injections sur le palier 1.5 m ont été rajoutés. Ces travaux supplémentaires ont pu être terminés le 16 mars 2023.

Le concept d’ancrage pour solidariser la zone injectée avec la roche seine a été partiellement changé : 10 barres d’ancrage ont été réalisées depuis l’extérieur.

À ce jour, ont été réalisés 35 forages d’une longueur totale de 2817 m et 33 injections d’un volume total de 225 m^3.

Depuis le 22 mars 2023, il est procédé à une vérification par carottage de l’efficacité des injections réalisées dans la zone altérée de la roche au-dessus du tunnel.

Une réalisation de longrines de fondation et une pose de cintres provisoires ont déjà été préparées pour stabiliser les lieux lors de l’évacuation des débris altérés. Les travaux sont planifiés en 3 postes 7 jours sur 7.

Dans une prochaine étape, il sera procédé à une mise en place d’ancrages pour solidariser les éléments injectés avec la zone saine de la roche depuis l’intérieur du tunnel ainsi que l’achèvement des ancrages depuis l’extérieur. Les travaux sont planifiés en 3 postes 7 jours sur 7.

Les prochaines étapes à venir sont notamment le reprofilage de la voûte du tunnel, la pose de cintres définitifs, la dépose des ceintres provisoires, et

finalement une remise en état des infrastructures ferroviaires. Ces travaux sont également planifiés en 3 postes 7 jours sur 7.

De l'échange de vues subséquent, il y a lieu de retenir ce qui suit :

Monsieur le député Aly Kaes (CSV) souhaite savoir si les conditions climatiques ont un impact négatif sur l'avancement des travaux.

Il est répondu que la sécheresse extrême de l'été 2022 a certainement eu une influence négative ; les conditions géologiques et climatiques ne sont sûrement pas idéales.

Monsieur le député Marc Hansen (déi gréng) opine qu'il est certainement difficile de donner un calendrier précis concernant l'avancement des travaux, ce qui explique que les délais doivent sans cesse être repoussés. Dans ce contexte, l'orateur souhaite savoir si les influences géologiques risquent également de perturber de plus en plus les travaux de maintenance futurs dans les tunnels et s'il existe des mesures de prévention pour éviter dans le futur de tels incidents. Il est répondu que le problème lié à la sécheresse apparaît avec un décalage dans le temps, mais qu'il sera dorénavant systématiquement procédé à une vérification par carottage.

Monsieur le député Carlo Weber (LSAP) aimerait connaître, si possible, la date d'ouverture du tunnel Schieburg. L'orateur souhaite également recevoir plus de détails concernant la situation àBurden. Il est précisé que si les carottages apporteront des résultats satisfaisants, un nouveau planning pourra être établi. Pour ce qui est de la situation àBurden, il est répondu qu'à part la sécheresse, il n'y a pas de lien avec le présent incident, même pas de lien technique. Fin de la présente semaine, un concept de mise en état sera finalisé et présenté.

Monsieur le député Jeff Engelen (ADR) souhaite savoir quelle est la matière des cailloux. S'agit-il également de l'ardoise. Il est expliqué qu'il existe différents types d'ardoise naturelle et qu'il s'agit en l'occurrence également de petits morceaux d'ardoise.

Monsieur le député André Bauler (DP) aimerait savoir s'il est profité de la fermeture actuelle voire de l'interruption de la circulation ferroviaire entre Kautenbach et Clervaux pour procéder à une inspection géologique de toute la ligne 10 : Luxembourg - Mersch - Ettelbruck - Diekirch - Wiltz - Troisvierges – Gouvy ?. De plus, il souhaite savoir si l'épaisseur de la roche au-dessus du tunnel joue également un rôle important. Il est expliqué que toutes les parois rocheuses sont classées par niveau de priorité de 1 à 4 (1 = urgence) et que des inspections sont faites régulièrement.

La commission exprime le souhait d'être tenue au courant de l'évolution du dossier « tunnel Schieburg ».

3. 7985 Projet de loi modifiant
1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

La commission parlementaire continue l'examen des articles du projet de loi.

À titre liminaire, Monsieur le député, Marc Goergen (Piraten), souhaite encore recevoir des précisions concernant l'article 2 initial du projet de loi déposé, qui a fait l'objet d'un examen au cours de la dernière réunion de la commission parlementaire.

En effet, la nouvelle disposition prévoit que le conducteur peut faire usage des fonctions de communication vocale et d'audition de son appareil électronique mobile si elles sont commandées par le système mains libres intégré du véhicule et à condition pour cet appareil d'être fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin.

L'orateur donne à considérer que les systèmes de navigation des téléphones portables affichent pendant le trajet des notifications en cours de route (par exemple l'état du trafic, des embouteillages, des raccourcis, etc.). Il est expliqué que, sauf pendant le stationnement, le conducteur n'est plus autorisé à manipuler le téléphone portable. Le téléphone portable peut être utilisé comme système de navigation, à condition que l'appareil soit fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin et que le système de navigation ait été lancé avant la conduite.

Article 11 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 12, paragraphes 4, 4*bis* et 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État note qu'au point 1°, lettre b), les auteurs proposent de simplifier la procédure de dépistage de drogues au volant dans certains cas limitativement énumérés en permettant aux membres de la Police grand-ducale de passer directement à une prise de sang et à une prise d'urine, sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive. Cette procédure simplifiée serait permise en cas d'aveu, lorsque la personne concernée est en train de consommer des drogues ou est en possession de drogues ou de matériel de consommateur et si la personne concernée présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique. Les auteurs justifient les adaptations qu'ils projettent par le manque de fiabilité des tests salivaires en matière de dépistage de drogues et par une volonté de simplifier la procédure.

À la lettre c) du point 1°, qui vise à remplacer le point 13 du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi de 1955, les auteurs disposent qu'« en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double ».

Le Conseil d'État tient à relever que la formulation « augmentée du double » signifie une progression de 200 pour cent, soit une multiplication par trois de la quantité initiale. En l'espèce, à la quantité de 15 ml au moins serait ajouté le double, à savoir au moins 30 ml, de sorte qu'en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang à prélever serait d'au moins 45 ml. S'il n'est pas de l'intention des auteurs de tripler la quantité de sang à prélever, le Conseil d'État propose de reformuler la phrase comme suit : « En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est doublée. »

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

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Monsieur le député Marc Goergen (Piraten) souhaite savoir si les substances à caractère toxique voire les médicaments visés par le présent article sont clairement énumérés dans la loi.

Le représentant du Ministère précise que les drogues visées sont énumérées dans le Code de la route. Pour ce qui est des médicaments, il est expliqué que sur la notice d'emballage, il est mentionné si un médicament réduit le cas échéant l'aptitude à conduire.

Article 12 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État constate que les auteurs du projet avaient proposé de rendre obligatoire le prononcé de la confiscation spéciale ou de l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la loi de 1955 en cas de récidive à l'égard d'une personne ayant conduit, ou toléré la conduite, sans permis de conduire valable.

Comme les auteurs avaient expliqué au commentaire de la disposition sous revue que la confiscation est encourue en cas de récidive même si la première infraction est encourue en tant que conducteur et la seconde en tant que propriétaire du véhicule ou vice-versa, le Conseil d'État s'est opposé formellement à ladite disposition, laquelle est susceptible de conduire à la confiscation d'un véhicule dont le propriétaire n'a point été impliqué dans la première infraction.

Afin de suivre le Conseil d'État dans son raisonnement, la commission propose de modifier la disposition comme suit :
« La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau le délit spécifié à l'alinéa 2 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable ».

Par la modification visée, la confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire ne peut être prononcée qu'à l'encontre du conducteur du véhicule. La personne ayant toléré la conduite ne peut plus faire l'objet d'une confiscation spéciale ni d'une amende subsidiaire selon la nouvelle proposition de texte, de sorte que l'opposition formelle du Conseil d'État devrait pouvoir être levée.

La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire devient donc obligatoire si les 3 conditions suivantes sont cumulativement remplies :

1) 1ère infraction : conduite sans permis de conduire valable ;
2) 2ème infraction : condamnation du chef de ce même délit énuméré au point 1) ;
3) La seconde infraction doit avoir été commise avant l'expiration d'un délai de 3 ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable.

Comme le véhicule saisi est celui qui a servi à commettre la seconde infraction et comme la confiscation est limitée aux objets dont le condamné est propriétaire, il faut donc que le conducteur soit propriétaire du véhicule lors de la commission de la seconde infraction.

Si, par contre, le conducteur n'est pas le propriétaire dudit véhicule lors de la commission de la seconde infraction, uniquement une amende subsidiaire pourra être prononcée à son encontre.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 12, point 1, du projet de loi comme suit :

« 1° Le point 12~~.~~, alinéa 3, est ~~modifié comme suit~~ remplacé par les deux alinéas suivants :

~~a) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :~~

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule routier, titulaire du certificat d'immatriculation ~~ou gardien~~ du véhicule la mise en circulation d'un véhicule routier sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable. »

~~b) Un nouvel alinéa est inséré derrière l'alinéa 3 avec le libellé suivant :~~

« ~~«~~ La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée**, si le conducteur du véhicule ~~à l'égard de la personne qui~~** a commis de nouveau **~~l'un des~~** le délit**~~s~~** spécifié**~~s~~ aux** à l'alinéa~~s~~ 2 **~~et 3~~** avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef **~~d'un~~** de ce**~~s~~** même délit**~~s~~** est devenue irrévocable. » »

Article 13 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 14, alinéa 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 en vue de mettre le renvoi au Code pénal à jour pour ce qui concerne la saisie du véhicule par les agents de la Police grand-ducale.

Cet article n'appelle ni d'observations du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 14 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 14*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la commission parlementaire.

Article 15 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 16 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État constate que le point 1°, lettre a), sous 2, qui vise à modifier le point 4) du paragraphe 1er de l'article 17 de la loi de 1955, est à reconsidérer au vu des observations formulées par le Conseil d'État à l'endroit de l'article 2, point 8).

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

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

La commission parlementaire décide de suivre les suggestions du Conseil d'État.

Article 17 initial du projet de loi déposé

Cet article propose de modifier l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 18 initial du projet de loi déposé

Par le présent article, il est profité de redresser un oubli intervenu lors de la transposition de la directive 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 19 initial du projet de loi déposé

Cet article remplace l'article 7, paragraphe 1er, alinéa 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée. En ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation dans le nouveau libellé, il est spécifié que le titulaire est également punissable des sanctions prévues à ce paragraphe.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 20 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 21 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 4 paragraphe 1er de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 22 initial du projet de loi déposé

Cet article remplace l'article 7*bis* de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 23 initial du projet de loi déposé

L'article sous examen prévoit qu'à l'article de de la loi modifiée du 25 juillet 2015 est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Les modalités de ces dispositions sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 24 initial du projet de loi déposé

L'article sous examen a trait à une modification de l'article 12 de la loi modifiée du 25 juillet 2015.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 25 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Le Conseil d'État, dans son avis du 23 décembre 2022, note qu'il s'agit de remplacer le troisième tiret de ladite lettre l), et non pas la lettre l) dans son intégralité.

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

La commission décide de suivre les suggestions du Conseil d'État.

Article 26 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 2, paragraphe 1, alinéa 3 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que la notion de « véhicule non immatriculé » figurait à deux reprises dans la disposition sous examen ce qui est source d'imprécision. Dans la mesure où le manque de précision quant aux termes employés est source d'insécurité juridique en ce que l'on ne saurait savoir quels sont les véhicules visés, le Conseil d'État s'est formellement opposé à la disposition sous revue.

Afin d'apporter la précision nécessaire et en vue d'éviter toute source d'insécurité juridique, la commission propose de viser expressément les véhicules non immatriculés en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 26 du projet de loi comme suit :

« **Art. 26.** À l'article 2, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe **soit au futur titulaire du certificat d'immatriculation soit** au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé **en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. » »

Article 27 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 5, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 16 avril 2003.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 28 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 2003.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 29 initial du projet de loi déposé

L'article sous examen entend remplacer, à l'article 12 de la loi précitée du 16 avril 2003, le paragraphe 1er.

Les modifications à l'article 12, paragraphe 1er, de la loi de 2003 redéfinissent les conditions de l'opposabilité de la fin de couverture d'assurance. Il était initialement exposé par les auteurs du projet que l'opposabilité de la fin de couverture de l'assurance devait dorénavant se baser sur la communication de l'information de fin de couverture, sans autre information accessoire telle que le motif de fin de couverture, par l'entreprise d'assurance autorisée à la SNCA et que cette information serait enregistrée dans une banque de données.

En tenant compte des remarques du Conseil d'État concernant la référence à l'article 7 du règlement grand-ducal, il est proposé de remplacer la partie de phrase « à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers » par la référence à « l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955 ».

Ensuite, le Conseil d'État a suggéré aux auteurs de préciser la disposition sous examen avec un renvoi aux dispositions pertinentes afférentes qu'ils prévoient d'insérer à l'article 4, paragraphe 7, de la loi de 1955, afin de préciser comment se fait la communication et l'enregistrement de l'information par les entreprises d'assurances autorisées à la SNCA. Il est dès lors proposé d'indiquer que l'information quant à l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du

contrat doit être notifiée par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique sécurisée et que l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 par la SNCA.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 29 du projet de loi comme suit :

« **Art. 29.** À l'article 12 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :
« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie **à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955 ~~à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers~~**, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique **sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par ~~à~~** la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé **«** SNCA **»**, agissant pour le compte du ministre ayant les ~~t~~**T**ransports dans ses attributions **conformément à l'article 4, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955**. » »

Article 30 initial du projet de loi déposé

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

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a noté que l'article 30 du projet de loi entend modifier l'article 13, paragraphe 2, de la loi de 2003. En l'absence de modification du 1er paragraphe de l'article 13 précité, la Haute Corporation est à se demander comment des stipulations contractuelles prévoyant que le transfert de propriété met fin à l'assurance s'agencent avec la nouvelle obligation pesant désormais sur le titulaire du certificat d'immatriculation de conclure le contrat d'assurance, sauf en l'absence d'immatriculation du véhicule. Le Conseil d'État a dès lors suggéré que soit procédé à la reformulation du paragraphe 1er de l'article 13 précité.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de procéder à la modification du paragraphe 1er de l'article afin de prévoir que les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance sont opposables à la victime non plus en cas « de transfert de propriété du véhicule », mais en cas « de changement du titulaire du certificat ». À cet effet, les termes « le seul effet de transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

Dans un souci de cohérence, le deuxième alinéa de l'article 13 précité fait également l'objet d'une modification afin de s'aligner avec l'article 2, paragraphe 1er, alinéa 3, de la loi de 2003. Les termes « propriétaire, détenteur ou » se situant derrière les mots « l'entreprise d'assurance de l'ancien » sont supprimés et les termes « ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance » sont insérés derrière les termes « titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ».

La commission décide par conséquent de modifier l'article 30 du projet de loi comme suit :

« **Art. 30**. ~~**À l**~~ **L**'article 13 de la même loi~~**, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :**~~

est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, les termes « de transfert de propriété du véhicule » sont remplacés par les termes « changement de titulaire du certificat d'immatriculation » et les termes « le seul effet de ce transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien ~~**propriétaire, détenteur, ou**~~ titulaire du certificat d'immatriculation **du véhicule ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance** reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12. » »

Article 31 initial du projet de loi déposé

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

La commission parlementaire propose de remplacer la notion « du fichier des véhicules routiers et de leur détenteurs » par la dénomination retenue dans le cadre du projet de loi, à savoir la « banque de données nationale des véhicules routiers ». Il est également proposé d'indiquer comment et sur base de quelles informations, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation collectés au sein de la banque de données des véhicules routiers sont transférés au Fonds. À cette fin, il est précisé que la communication des données a lieu par le biais d'un système informatique sur base du numéro d'identification du véhicule et du numéro d'immatriculation de ce dernier, le cas échéant.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 31, point 2, du projet de loi comme suit :

« 2° L'alinéa 2 ~~*in fine*~~ est remplacé par le libellé suivant :

« Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée ~~au premier alinéa~~ à l'alinéa 1er, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule ou du titulaire du certificat d'immatriculation ~~déclaré~~ du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire ~~**du fichier**~~ **de la banque de données nationale** des véhicules routiers ~~**et de leurs détenteurs**~~ **et peuvent être transmises au Fonds par le biais d'un système informatique, sur base du numéro d'identification et du numéro d'immatriculation du véhicule le cas échéant. »** »

Article 32 initial du projet de loi déposé

Cet article remplace l'article 23, paragraphe 2, de la loi modifiée du 16 avril 2003.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 33 initial du projet de loi déposé

Cet article modifie l'article 27 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 34 initial du projet de loi déposé

Cet article remplace l'article 28, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 35 nouveau

La commission propose d'insérer un nouvel article 35 dans le projet de loi avec la teneur qui suit :

> « **Art. 35. À l'article 29 de la même loi, les mots « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont remplacés par le mot « précité ».** »

Dans la mesure où la première référence à la loi de 1955 a été introduite avec l'amendement 9 dans l'article 26 du projet de loi modifiant l'article 2, paragraphe 1er, alinéa 3 de la loi de 2003, il y a lieu de remplacer les mots « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » par le mot « précité » dans l'article 35 de la loi de 2003.

Dans la mesure où un nouvel article 35 a été inséré dans le projet de loi, il est nécessaire de procéder à une renumérotation de l'article subséquent jusqu'à l'ancien article 36 du projet de loi qui a vocation à être supprimé.

Article 35 initial du projet de loi – nouvel article 36

Cet article remplace l'article 31 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que la mise à disposition de l'attestation d'assurance se ferait par voie électronique, mais sans autre précision. La Haute Corporation a suggéré d'apporter une précision à ce niveau. Il est dès lors proposé de préciser que l'attestation de couverture d'assurance est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers.

Le Conseil d'État a également relevé que la disposition sous examen prévoit que les entreprises d'assurances autorisées communiquent à la SNCA que le contrat d'assurance a pris fin sans toutefois apporter de précision quant au mode de communication. À cet égard, il est proposé de préciser que cette information se fait par voie électronique. Il est en outre proposé de préciser à l'article 31 de la loi de 2003, dans la mesure où une certaine incertitude pourrait exister en cas de suspension ou interruption du contrat d'assurance, que l'entreprise d'assurance signale également le changement de situation à la SNCA lorsque le contrat d'assurance a été suspendu ou interrompu et qu'en l'absence de contrat en vigueur ou de nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation est tenu de le restituer à la SNCA. Par ailleurs, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour les spécifications relatives à la communication entre les entreprises d'assurances autorisées et la SNCA.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 35 (nouvel article 36), du projet de loi comme suit :

« Art. ~~35~~6. L'article 31 de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er lettre e). L'attestation **de couverture d'assurance** est ~~**mise à disposition**~~ **communiquée** par voie électronique **sécurisée par l'entreprise d'assurances autorisée qui a conclu le contrat d'assurance** à la SNCA ~~**par l'entreprise d'assurances suite à la conclusion du contrat d'assurances par l'entreprise d'assurances**~~, **et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers** ~~**conformément**~~ **visée** à l'article 4 paragraphe 7**, alinéa 4,** de la loi modifiée du 14 février 1955 **précitée** ~~**concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques**~~**.**

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, **ou a été suspendu ou interrompu,** l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation **par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par** ~~à~~ la SNCA. À défaut **d'un contrat en vigueur ou** d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Les spécifications relatives à la communication précitée ainsi que les données techniques échangées sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Article 36 initial du projet de loi - supprimé

Cet article insère un nouvel article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Dans un souci de cohérence, la commission parlementaire propose de supprimer l'ancien article 36 du projet de loi. En effet, la disposition sous revue ne faisait qu'inutilement disperser dans différentes lois le fonctionnement de la banque de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers. Sur base de la suggestion du Conseil d'État, il est proposé de restructurer le paragraphe 7 de l'article 4 de la loi de 1955 (nouvel article 5 du projet) afin de donner une base légale aux différentes bases de données exploitées dans un même article. Les différents flux entre les différents acteurs sont précisés par voie de règlement grand-ducal.

Article 37 nouveau

La commission propose d'insérer un nouvel article 37 dans le projet de loi avec la teneur qui suit :

> **« Art. 37. À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ». »**

Dans son avis du 23 décembre 2023, le Conseil d'État s'est interrogé, lors de l'analyse de l'article 37 du projet de loi modifiant l'article 5, alinéa 1er, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, en ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation à la liste des personnes à informer, s'il ne fallait pas également opérer un tel ajout à l'article 4, paragraphe 1er, de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission propose d'insérer un nouvel article 37 dans le projet de loi, insérant la notion de titulaire du certificat d'immatriculation à l'article 4, paragraphe 1er, de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Suite à l'insertion d'un nouvel article 37 dans le projet de loi, les articles 37 et 38 actuels du projet de loi sont à renuméroter en articles 38 et 39 ; l'ancien article 39 du projet de loi ayant vocation à disparaître.

Article 37 initial du texte déposé – article 38 nouveau

Cet article modifie l'article 5 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, afin d'intégrer la notion du titulaire du certificat d'immatriculation, permettant aux personnes qui correspondent à cette catégorie, lorsqu'elles se rendent auteur d'une infraction routière sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, de faire l'objet d'une information par la Police grand-ducale.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 37 modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, à l'endroit du nouvel article 38 (ancien article 37), il y a lieu de supprimer la référence à la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, et de la remplacer par la référence à la « même » loi.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 37 (nouvel article 38), du projet de loi comme suit :

Art. ~~37.~~ 38. À l'article 5 de la **même** loi **~~modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière~~**, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée. »

Article 38 initial du texte déposé – article 39 nouveau

Cet article a pour objectif de rectifier une irrégularité de forme à l'article 6 de la loi du 19 décembre 2014 précitée. En effet, c'est le seul article de cette loi qui apparaît sans intitulé. Il est donc proposé un intitulé général correspondant à la matière traitée par cet article, qui porte sur les données à caractère personnel.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 39 initial du texte déposé - supprimé

Cet article propose d'accorder un accès informatique supplémentaire à la Police grand-ducale, dans le cadre de la mise en place de la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile. Ainsi, cet accès s'insère dans le cadre des garanties proposées par l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

Dans la mesure où le projet de loi ne prévoit plus un accès direct des membres de la Police grand-ducale à la base de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers, l'article 39 du projet de loi est à supprimer.

La commission propose de supprimer l'ancien article 39 du projet de loi modifiant l'article 43, alinéa 1er de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

Articles 40 et 41 nouveaux

La commission propose d'insérer un article 40 et un article 41 nouveaux dans le projet de loi avec le libellé qui suit :

« Art. 40. L'article 1er, lettre a), de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, est remplacé par le texte suivant :

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

ainsi que les demandes en réservation ou en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ; »

Art. 41. L'article 3 de la même loi est complété par les alinéas suivants :

« Aucune taxe relative à la demande en obtention d'un certificat d'immatriculation et le cas échéant en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé visés à l'art. 1er sub a) n'est perçue à charge du conjoint survivant en cas de transcription à son nom du véhicule dont il a hérité.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation visé à l'art. 1er en cas de vol de ce dernier, attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation. »

Conformément à ce qui a été mentionné à l'endroit de l'amendement 5, la commission parlementaire propose de procéder à la modification de la loi de 1965 afin de donner, dans une loi, une base légale à la taxe relative à la réservation et à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé et d'y faire figurer les exceptions. Il est dès lors proposé de modifier l'article 1er, lettre a), de la loi de 1965 afin de faire figurer parmi l'énumération des demandes pouvant donner lieu à la perception d'une taxe, les demandes relatives à la réservation ou à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé.

Il est ainsi proposé de compléter l'article 3 par deux alinéas afin d'y faire figurer une exception pour le conjoint survivant qui n'est pas soumis au paiement de la taxe relative à la transcription du véhicule hérité et, le cas échéant, la taxe relative à la réutilisation du numéro d'immatriculation personnalisé. Cette exception figure actuellement à l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers dans sa teneur prévue dans le projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971.

Une deuxième exemption du paiement de la taxe est prévue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation en cas de vol attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.

Article 42 nouveau

Afin de faire droit à une remarque du Conseil d'État, la commission propose encore d'insérer un nouvel article 42 dans le projet avec le libellé qui suit :

« Art. 42. L'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié comme suit :

À l'alinéa 1er, première phrase, les termes « instituée en vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont insérés après les termes « commission médicale. » ».

Une lettre d'amendement est à préparer par le secrétariat de la commission parlementaire.

4. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

Tunnel Schieburg

Avancement des travaux

Commission de la Mobilité et des Travaux publics
23.03.2023

RESTREINT

Rappel des faits depuis l’incident

- Incident : éboulement dans le tunnel Schieburg entre Kautenbach et Wilwerwiltz le 27 août 2022

- L’incident s’est produit durant une période de fermeture du tronçon concerné afin de réaliser, entre autres, des travaux de maintenance au niveau de ce tunnel

- Les dispositifs de sécurité étaient en place et aucune personne n’a été blessée lors de l’incident

- Depuis, la circulation ferroviaire est interrompue entre Kautenbach et Clervaux

Les analyses de reconnaissance

- Réalisation de 11 forages d'une profondeur entre 50 – 75 mètres

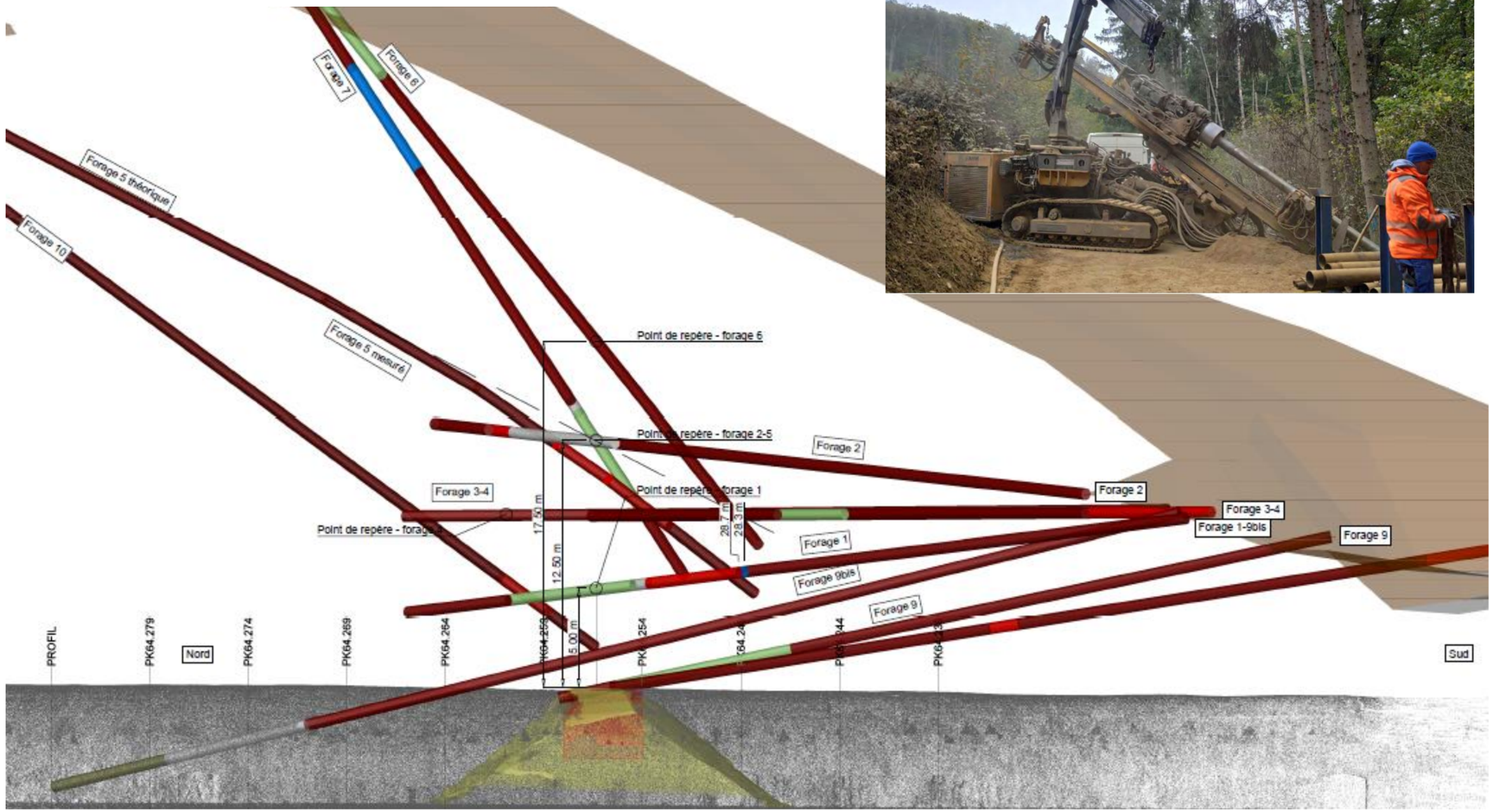
- Réalisation de divers passages caméras pour aider à localiser la cavité issue de l'éboulement

- Réalisation de scans laser pour exclure tout mouvement de la voûte suite à l'incident

Constats :

- Impossible de localiser une cavité nette

- Les sondages effectués indiquent une grande masse instable d'éléments rocheux encastrés

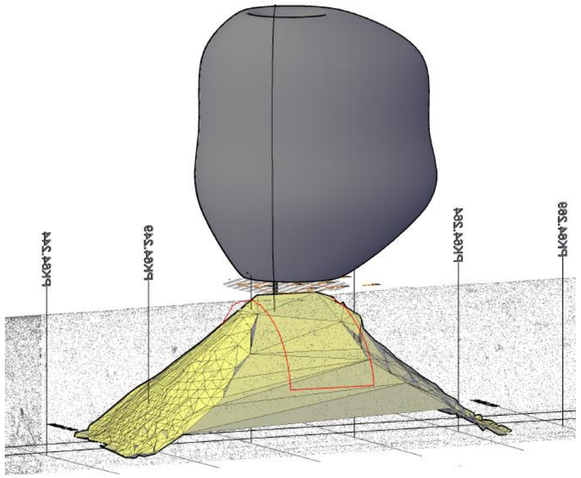


RESTREINT

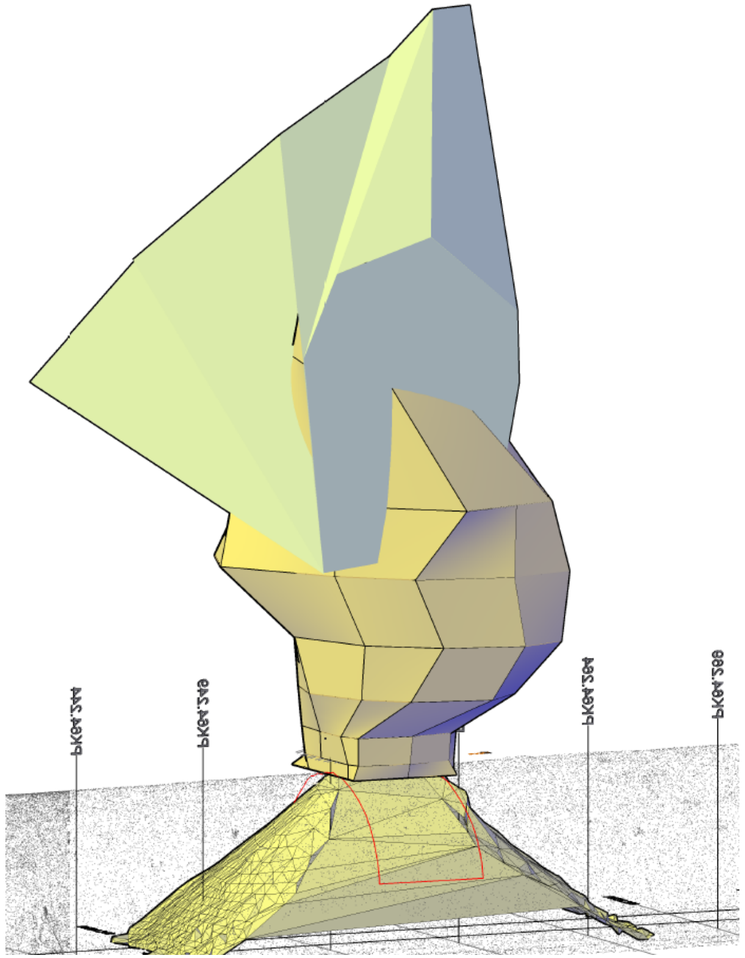
1. Stabilisation et consolidation du tas d’éboulis sur la voie moyennant un coulis béton et béton projeté et réalisation d’un accès provisoire pour poids lourds pour permettre la livraison et l’évacuation de matériel

2. Stabilisation et consolidation de la zone altérée

- Le premier forage avec injection a eu lieu le 23 janvier 2023
- Démarrage des injections directement entamé pour permettre une remise état dans leur meilleurs délais,
- Suite à des analyses tomographiques (électriques et séismologiques) complémentaires la zone altérée s'est avérée plus étendue qu'estimée initialement



Estimation initiale de la zone altérée suite aux premiers forages de reconnaissance (10 forages et injections prévus)



Estimation de la zone altérée suite aux résultats géophysiques du 21.12.2022 (59 forages et injections prévus)

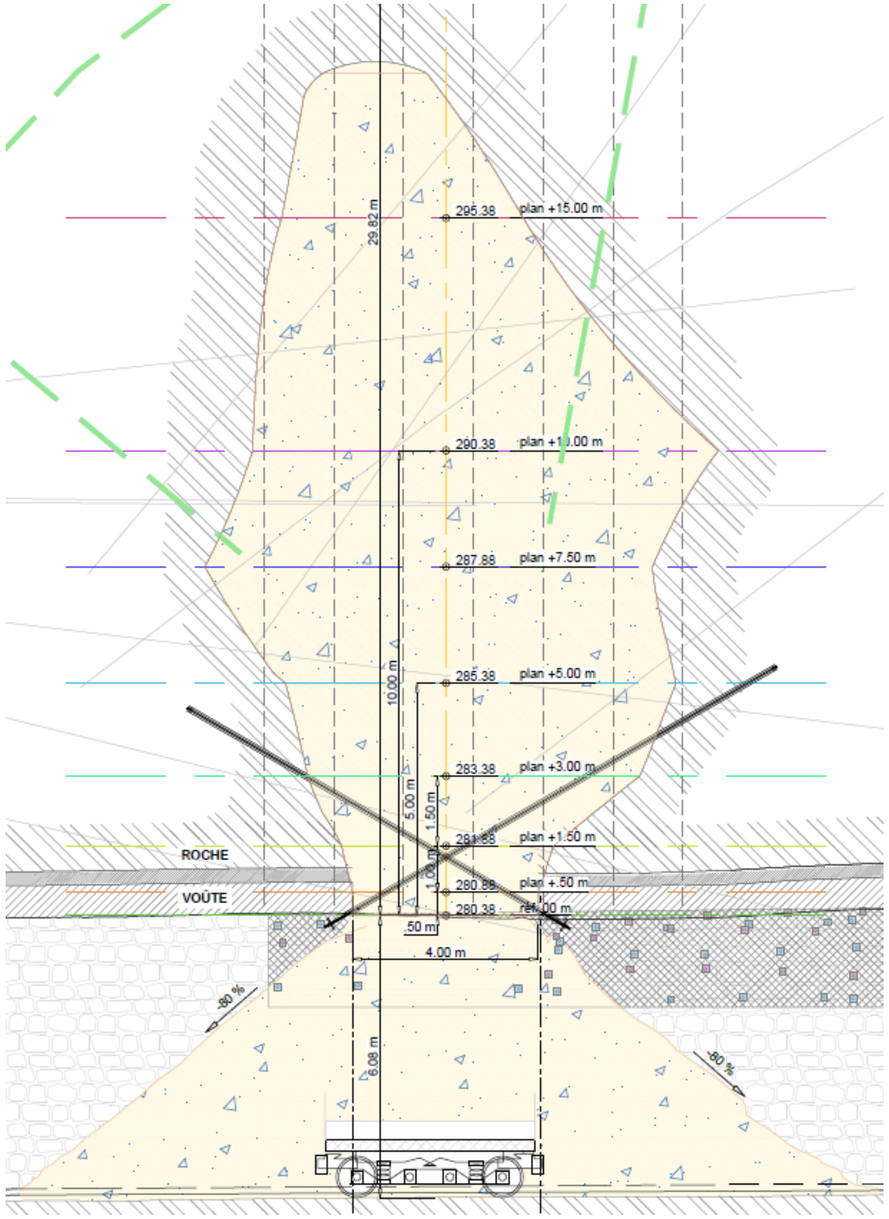
2. Stabilisation et consolidation de la zone altérée

Les 59 forages et injections sont répartis sur différents paliers (+0.5, +1.5, +3.0 m, +5.0m, +7.5m, +10m et +15m) pour couvrir la partie inférieure de la zone altérée.

Vu le nombre croissant de forages une deuxième machine de forage et d'injection est arrivée sur chantier le 23 janvier 2023

Les travaux de forage sont réalisés en 2 postes de 10h 6 jours sur 7

Les travaux d'injection sont réalisés en 1 seul poste 6 jours sur 7 dû au temps de prise du béton



Phasage des travaux de réparation réalisés

2. Stabilisation et consolidation de la zone altérée

Suivant planning pour la réouverture du tunnel planifié pour le 17 avril 2023, l'ensemble des forages et injections sur les niveaux **0,5m** et **1,5m planifiés** avaient été réalisés pour le 13 février 2023.
(8 injections avec un volume de 50m3)

Les travaux de la dépose du béton projeté du tas côté nord ont été entrepris le 13 février 2023 en vue de l'étape 3.

Constat : Orifice de l'éboulement non consolidé

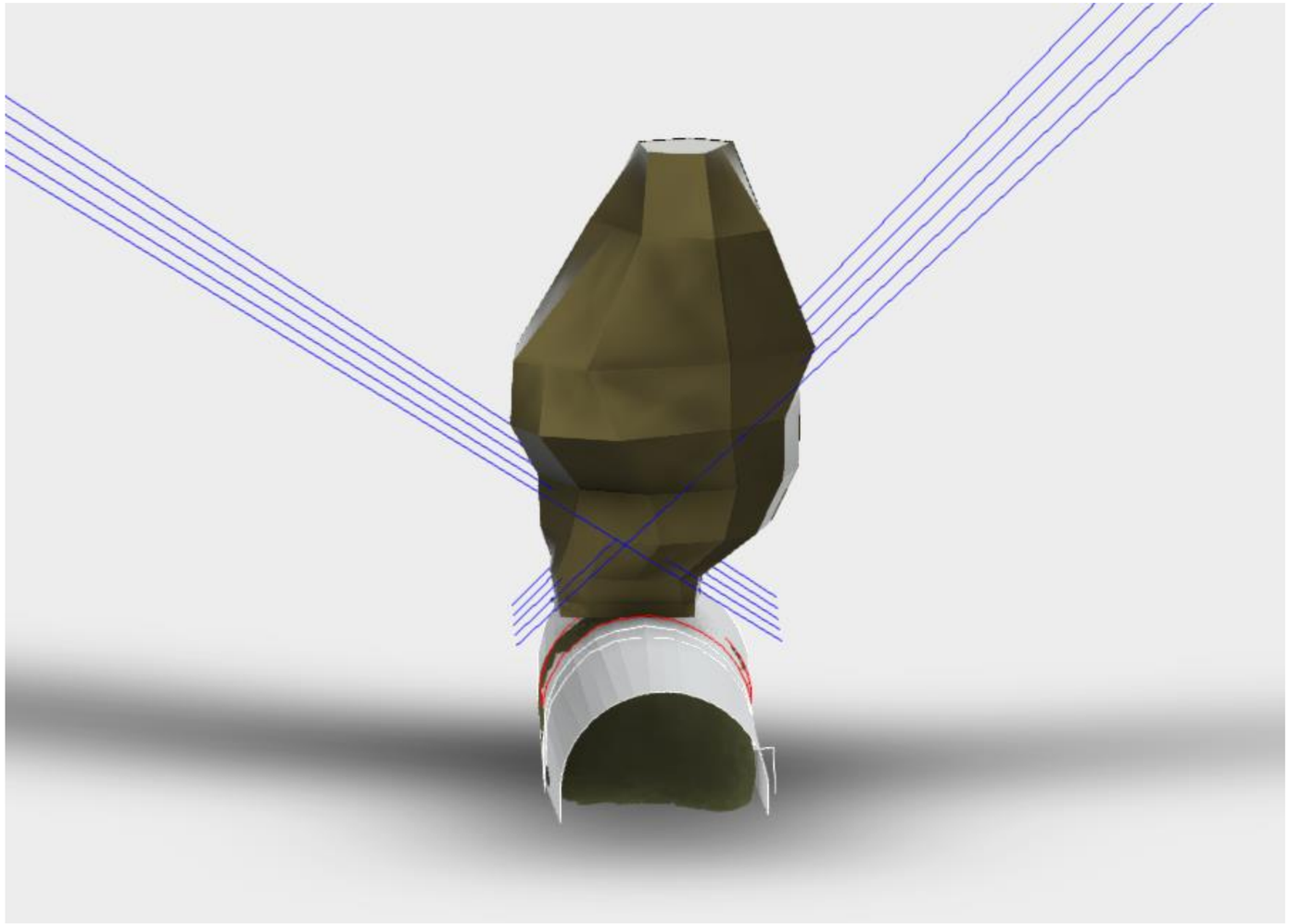
2. Stabilisation et consolidation de la zone altérée

- Suite au constat du 13 février 2023, 6 forages et injections sur le palier 0.5m et de 9 forages et injections sur le palier 1.5m ont été rajoutés (travaux terminés depuis le 16 mars 2023)

- Changement partiel du concept d'ancrage pour solidariser la zone injectée avec la roche seine (10 barres d'ancrages à réaliser depuis l'extérieur)

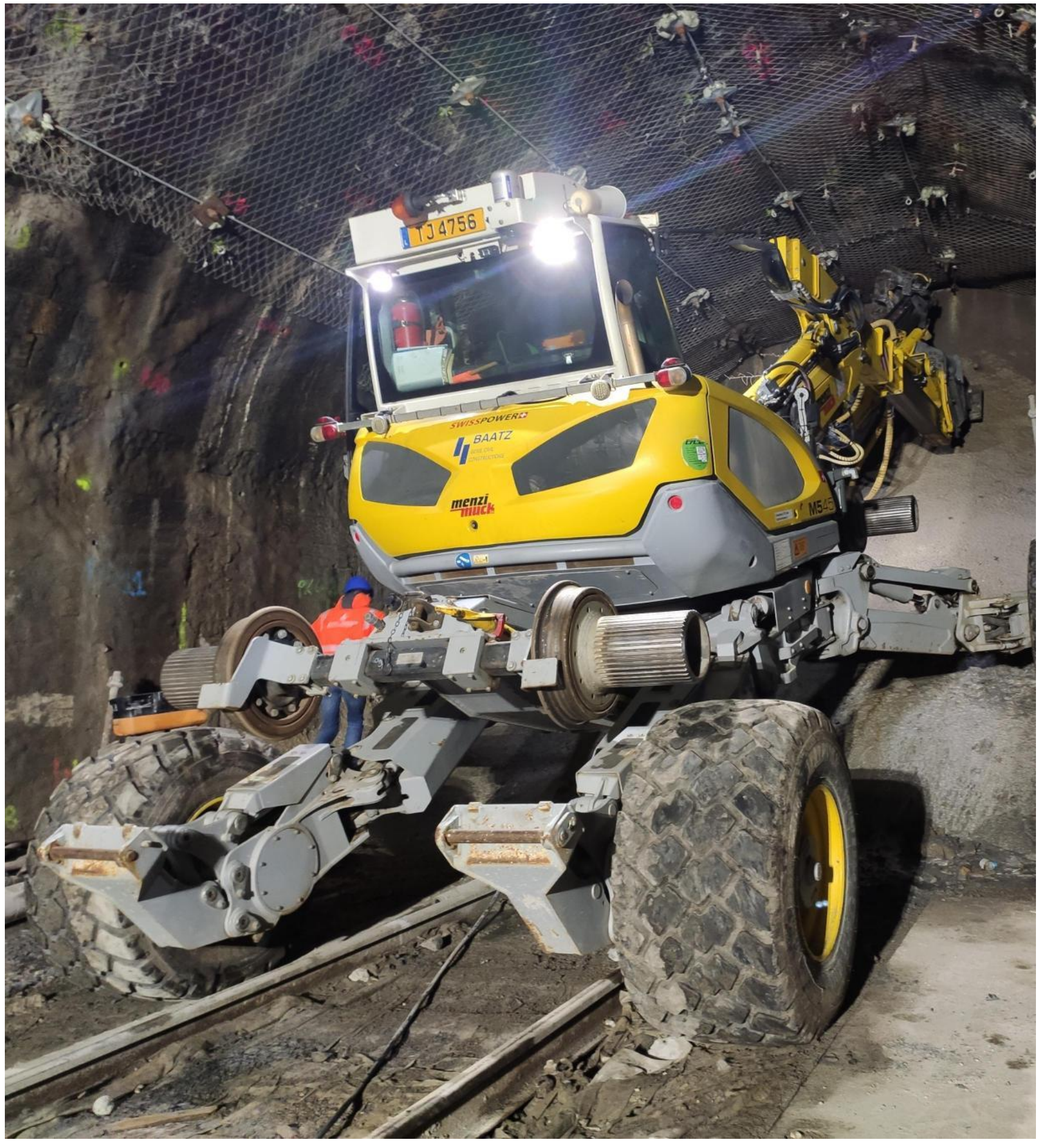
A ce jour

- 35 forages d'une longueur totale de 2817m réalisés
- 33 injections d'un volume total de 225m3

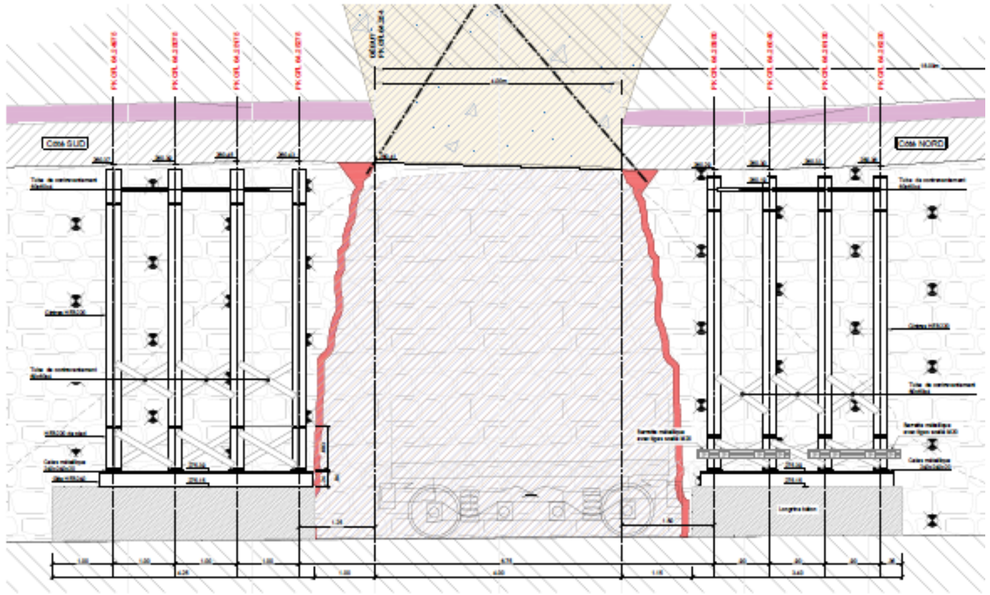


2. Stabilisation et consolidation de la zone altérée

<u>Vérification par carottage de l'efficacité des injections réalisées dans la zone altérée de la roche au dessus du tunnel, en cours depuis le 22 mars 2023.</u>

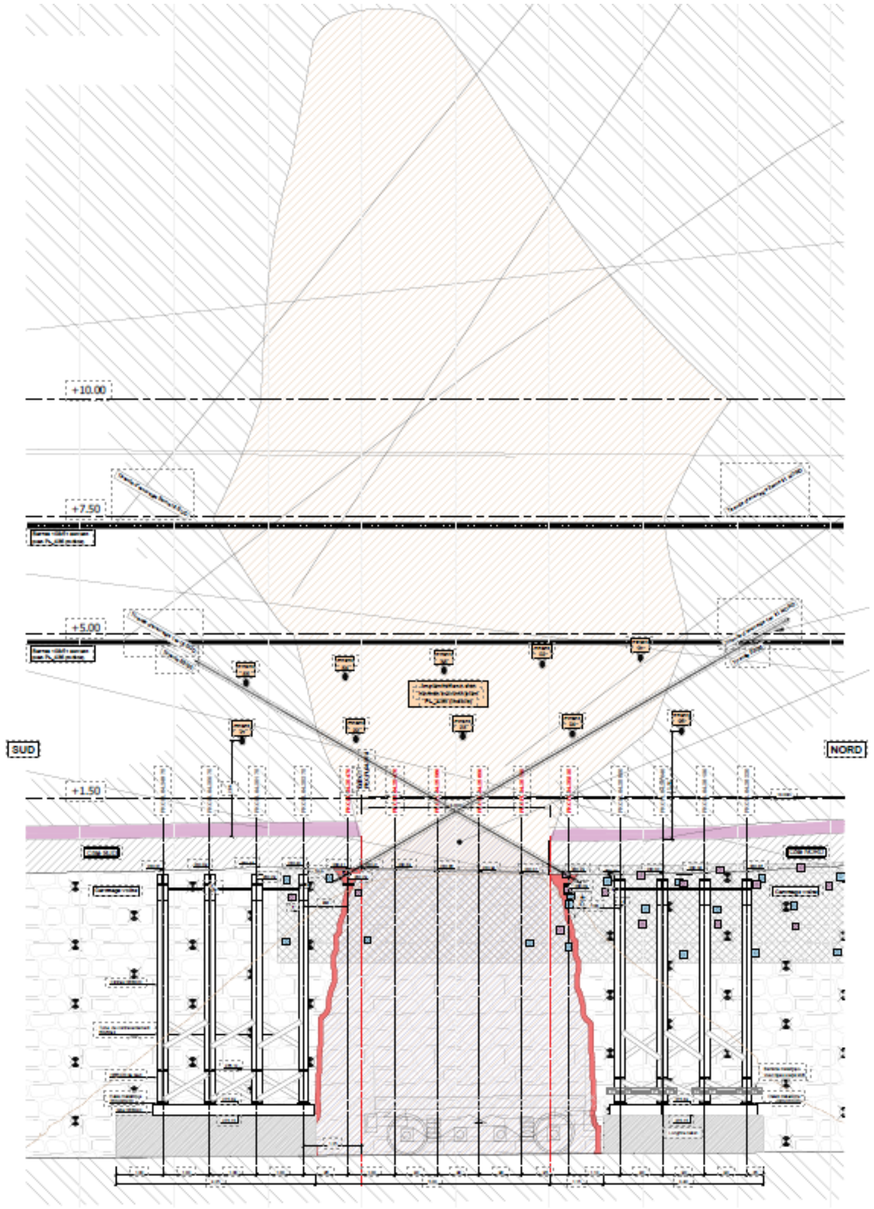


3. Réalisation de longrines de fondation et pose de cintres provisoires déjà préparés pour stabiliser les lieux lors de l’évacuation des débris altérés



Travaux planifiés en 3 postes 7 jours sur 7

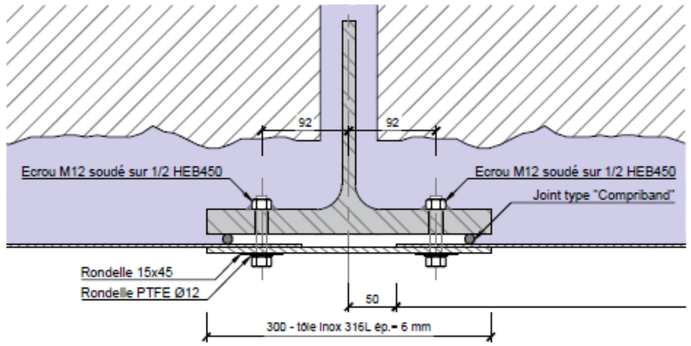
4. Mise en place d’ancrages pour solidariser les éléments injectés avec la zone saine de la roche depuis l’intérieur du tunnel et achèvement des ancrages depuis l’extérieur

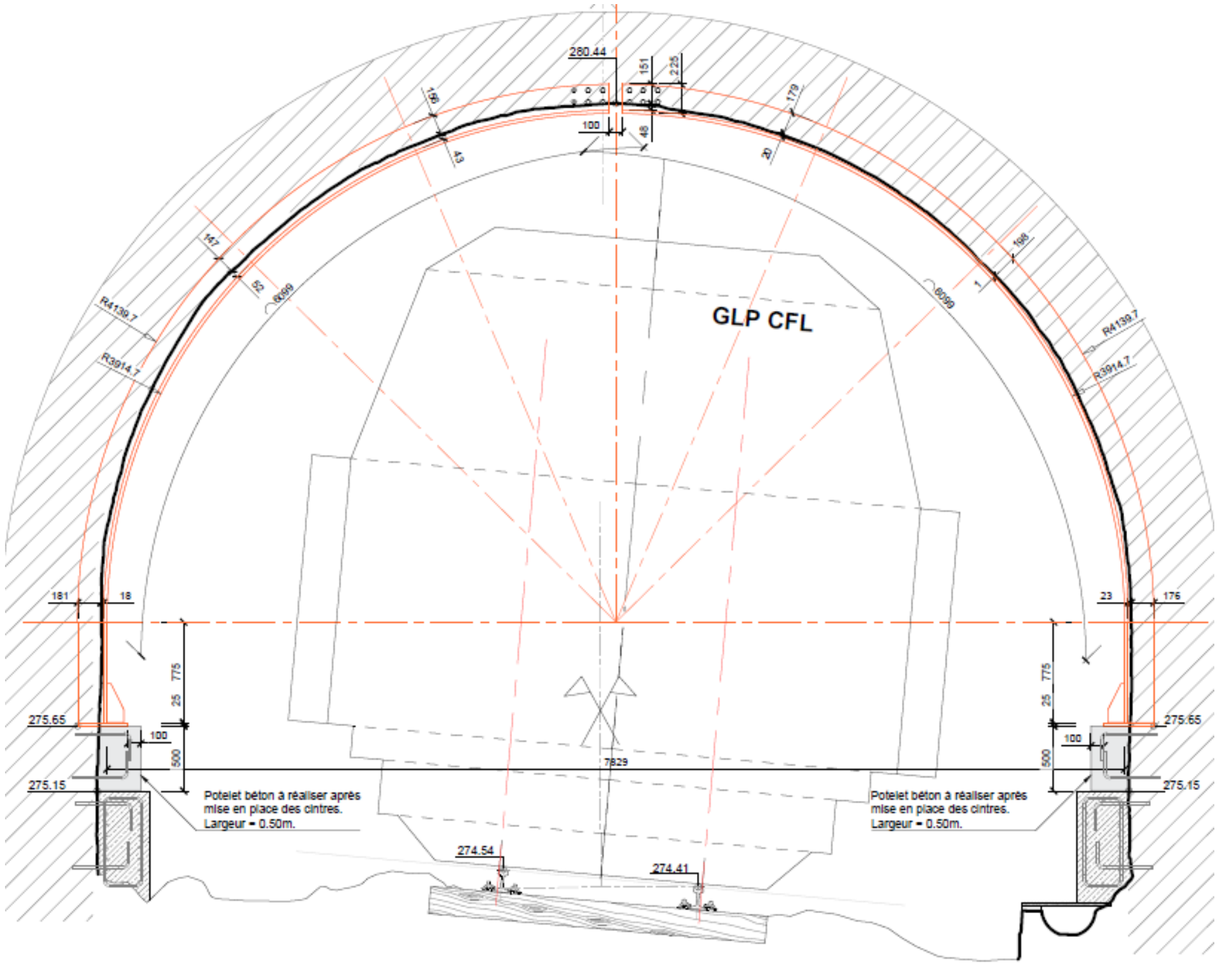


<u>Travaux planifiés en 3 postes 7 jours sur 7</u>

RESTREINT

5. Reprofilage de la voûte du tunnel
6. Pose de cintres définitifs
7. Dépose des ceintres provisoires
8. Remise en état des infrastructures ferroviaires (voies, Installations de traction électrique)
   Travaux de finition





Travaux planifiés en 3 postes 7 jours sur 7

7985/05

N° 7985[5]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant:

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

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

(18.4.2023)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 23 mars 2023.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras).

*

OBSERVATION LIMINAIRE

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note dans son avis du 23 décembre 2022 que le projet de loi vise, à de nombreuses occurrences, les « propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule », en y adjoignant, à certains endroits, d'autres personnes telles que le « gardien ». La Haute Corporation estime que l'énumération est maladroite en ce qu'elle laisse à penser qu'il existe un « détenteur du certificat d'immatriculation ». Elle estime qu'il conviendrait de viser à chaque fois le « propriétaire ou détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation », concepts définis et employés par l'arrêté de 1955. Les dispositions se référant, par ailleurs, au « gardien » sont à préciser dans le sens qu'est visé le gardien du véhicule, en visant, le cas échéant, le « propriétaire, détenteur ou gardien du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation ».

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

La commission décide de faire droit aux remarques du Conseil d'État à travers tout le texte du projet de loi, notamment en précisant que sont visés les « propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation », « titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule » ou encore « véhicule routier ».

A l'intitulé, la commission prend acte de la recommandation du Conseil d'Etat « *de faire suivre les modifications à plusieurs actes dans l'ordre chronologique de ceux-ci* », mais pour des raisons de lisibilité de ce projet assez volumineux, elle juge opportun de ne pas modifier l'intitulé au vu des modifications importantes que cela engendrerait.

*

AMENDEMENTS

Amendement 1 – Nouvel article 1er

La commission parlementaire propose d'insérer un nouvel article 1er dans le projet de loi prenant la teneur suivante :

« Art. 1er. Un article 1*bis*, libellé comme suit, est inséré après l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« Art. 1*bis*.

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. ***Propriétaire d'un véhicule routier* : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.**
2. ***Détenteur d'un véhicule routier* : toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.**
3. ***Titulaire d'un certificat d'immatriculation* : la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé conformément à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation conformément à l'annexe I de la prédite directive.**
4. ***Identifiant unique du véhicule* : une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier. » »**

Commentaire de l'amendement 1

Une des modifications principales visées par le projet de loi est l'introduction de la notion du « titulaire d'un certificat d'immatriculation », conformément à la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Cette dernière dispose dans son Annexe I, point II.5. (C1) que la partie I du certificat d'immatriculation contient entre autres les données nominatives du titulaire du certificat d'immatriculation, et, dans la même Annexe, points II.6 (C2) et II.6. (C3) que la partie I du certificat d'immatriculation peut également comporter les données nominatives du propriétaire du véhicule ou de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire.

Même si une définition du titulaire d'un certificat d'immatriculation figure actuellement à l'article 2, paragraphe 4, rubrique 4.6. b) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après « arrêté de 1955 ») et même si la partie I du certificat d'immatriculation luxembourgeois prévoit une colonne pour y insérer le titulaire du certificat d'immatriculation, la législation et la réglementation actuelles en matière d'immatriculation d'un véhicule sont basées sur les droits de propriété, de sorte que le certificat d'immatriculation contient le nom du propriétaire, ou, le cas échéant, du détenteur du véhicule. Il en découle que le régime actuel du titulaire du certificat d'immatriculation est lacunaire et afin d'y remédier et de se conformer à la directive 1999/37/CE du 29 avril 1999 précitée, il est proposé d'inscrire dorénavant obligatoirement sur la partie I du certificat d'immatriculation, le titulaire du certificat d'immatriculation alors que le nom du propriétaire ne devra plus obligatoirement être renseigné. À cette fin, il a été jugé utile de modifier la définition actuellement prévue par l'arrêté de 1955 afin de refléter le fait que l'immatriculation est une opération visant à attribuer un numéro de plaque d'immatriculation à un titulaire du certificat d'immatriculation qui peut, ou non, être le propriétaire de ce véhicule.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que dans les définitions figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) et la lettre b) dans sa teneur projetée, de l'arrêté de 1955, faisaient que l'introduction de la notion de titulaire d'immatriculation était sans véritable apport. En effet, selon le Conseil d'État, il découlerait de la définition du détenteur d'un véhicule routier, figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) de l'arrêté de 1955, que le détenteur n'était pas défini comme le détenteur matériel du véhicule mais comme la personne physique ou morale autre que le propriétaire dont les qualités sont inscrites sur le certificat d'immatriculation. Il en résulterait que toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation et qui n'est pas le propriétaire du véhicule routier, peut être considérée comme le détenteur du véhicule si bien que la qualité de toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation se résumerait à deux alternatives ; elle est soit propriétaire soit détenteur du véhicule routier. Le Conseil d'État en conclut dès lors que le titulaire du certificat d'immatriculation est sans réel apport dans la mesure où le titulaire du certificat d'immatriculation serait couvert soit par la notion de propriétaire, soit par la notion de détenteur du véhicule routier au vu des définitions précitées.

À cela s'ajoute que les définitions de « détenteur d'un véhicule routier » et de « titulaire du certificat d'immatriculation » figuraient dans l'arrêté de 1955 et que cet état de fait avait pour conséquence de conditionner le champ d'application de la loi par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Une telle manière de procéder serait inconcevable dans un domaine touchant à une matière réservée à la loi formelle, en l'occurrence la liberté de commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission propose d'insérer un nouvel article 1*bis* dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après « loi de 1955 ») afin de faire figurer les définitions dans la loi et afin d'assurer que le champ d'application de cette dernière ne soit pas conditionné par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Afin de clarifier les définitions et éviter toute confusion entre les notions de « propriétaire », « détenteur du véhicule » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », il est proposé d'introduire à côté de celle de « détenteur d'un véhicule routier » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », celle de « propriétaire d'un véhicule routier ». La définition de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » reprend la définition figurant dans la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 précitée et celle de « détenteur d'un véhicule routier » est alignée sur celle prévue à l'annexe I, point II.6. (C.3), de la même directive.

Dans la mesure où il s'est avéré que des véhicules routiers peuvent avoir un même numéro d'identification, il a été jugé utile d'insérer dans le même article 1*bis* la notion d' « identifiant unique du véhicule ». Il s'agit d'une chaîne alphanumérique associée à chaque véhicule routier par le ministre et

permettant ainsi d'identifier correctement chaque véhicule dans la banque de données nationale des véhicules routiers ainsi que dans la banque de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers. Cet identifiant unique du véhicule permettra également de faciliter les interactions avec l'ensemble des acteurs concernés.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1er, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents jusqu'à l'article 6 du projet de loi, qui a vocation à être supprimé.

Amendement 2 – ancien article 1er (nouvel article 2)

La commission propose de modifier l'ancien article 1er (nouvel article 2), du projet de loi comme suit :

~~Art. 1er.~~ Art. 2. À l'article 2 de la **même** loi **~~modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques~~**, le paragraphe 1er est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, le point 6) est remplacé par le libellé suivant :

«6) a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription. »

2° À la suite de l'alinéa 2, ~~Deux nouveaux alinéas~~ sont insérés ~~derrière l'alinéa 2~~ deux alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Il est institué une Commission spéciale des permis de conduire dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la c~~C~~ommission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé au ministre sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues à l'alinéa 1er , ~~sous les~~ points 1), 2), 3), 5) et 6) ~~de l'alinéa 1er~~.

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la c~~C~~ommission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 ~~XXXX~~ portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

Commentaire de l'amendement 2

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1er modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il y a par conséquent lieu de supprimer à l'endroit du nouvel article 2 (ancien article 1er) la référence à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et de la remplacer par la référence à la « même » loi.

Amendement 3 – Ancien article 2 (nouvel article 3)

La commission propose de modifier l'ancien article 2 (nouvel article 3), du projet de loi comme suit :

« **Art. ~~2~~ 3.** À l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués :

[…]

8)	**a) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11** ~~**la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, chargé ou non, dont la masse excède de plus de 10% la masse maximale règlementaire ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers**~~ **b)** la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse **en charge** excède la masse ~~**maximale indiquée**~~ **accordée** dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser les ~~**maxima du chargement règlementaires**~~ **la masse maximale autorisée**, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule, ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du ~~**d'un**~~ véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11	4 points

[…]

12)	**a)** le fait pour le conducteur **d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler** ~~**de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre**~~ **un** appareil **électronique mobile** doté d'un écran ~~**allumé en le tenant en main, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement**~~ **b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin**	4 points
13)	le fait pour le conducteur **d'utiliser** ~~**pour lequel**~~ un casque homologué ~~**est**~~ obligatoire **où l'équipement de** ~~**d'utiliser un équipement servant à la**~~ communication ~~**qui, soit**~~ n'est **ni** ~~**pas**~~ intégré, **ni** ~~**soit n'est pas**~~ fixé ~~**correctement,**~~ **au casque conformément aux** ~~**selon les**~~ prescriptions du fabricant~~**, au casque de protection**~~	4 points

[…]

28)	~~**Le transport ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, l'organisation ou la réalisation d'un transport présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :**~~ ~~**– un chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber**~~ ~~**– un chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur**~~ ~~**– une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux**~~ ~~**– un arrimage non règlementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier**~~ **l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers**	2 points
~~29)~~	~~**La conduite d'un véhicule ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :**~~ ~~**– le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres**~~ ~~**– l'utilisation d'un support de charge non règlementaire**~~ ~~**– le dépassement de la longueur maximale règlementaire d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus**~~ ~~**– le défaut de signalisation ou signalisation non règlementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre**~~ ~~**– le défaut d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires**~~ ~~**– le défaut d'une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima règlementaires à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier**~~ ~~**– l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires**~~ ~~**– l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement règlementaires**~~	~~**2 points**~~
~~30~~ **29)**	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule~~,~~ ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation ~~d'un~~ du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 points

» »

Commentaire de l'amendement 3

Le Conseil d'État critique la forme des dispositions choisies par les auteurs du projet et attire l'attention de ces derniers sur l'approche des infractions reprises dans le tableau actuel des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points qui consiste à énumérer les infractions définies en des termes claires et précis à d'autres endroits dans

la loi de 1955. Selon le Conseil d'État, les auteurs du projet rompent avec cette logique, en érigeant des comportements fautifs en infractions dans le tableau même et en renvoyant par la suite, dans les articles liés, qui les assortissent de sanction pénale, aux rubriques afférentes du tableau. Le Conseil d'État estime, dès lors, qu'il y a lieu de ne pas rompre avec cette logique du tableau actuel et demande aux auteurs du projet d'adapter les comportements fautifs en ce sens. Cette observation vaut pour les points 12), 13), 28) et 29) de l'article 2*bis* de la loi de 1955.

En d'autres termes, d'après le Conseil d'État, il faut définir de manière claire, précise et circonstanciée les comportements fautifs à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations et non à l'article 2*bis* qui reprend uniquement le tableau des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points. Selon le Conseil d'État, une fois que les comportements fautifs sont érigés en des infractions claires, précises et nettes à l'article 7, il est suffisant de les énumérer brièvement à l'article 2*bis* tout en faisant, si nécessaire, un renvoi à l'article 7 dans l'article 2*bis*. Les auteurs du projet ont fait le contraire en érigeant de manière claire et précise les comportements fautifs en infraction à l'article 2*bis* tout en faisant à l'article 7 le renvoi à l'article 2*bis* de la loi de 1955.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, les comportements fautifs des infractions y relatives sont donc définis de manière claire, précise et circonstanciée aux lettres o), p), q) et s) de l'alinéa 2 à l'article 7. Le renvoi à l'article 7 aux points 12), 13), 28) et 29) de l'article 2*bis* a donc été supprimé par la formulation nouvellement proposée.

En ce qui concerne le nouveau point 8), le Conseil d'État a soulevé que les auteurs entendaient remplacer la notion de « masse maximale autorisée », définie à l'article 2, rubrique 3.1., lettre f) de l'arrêté de 1955 afin d'y introduire une distinction entre le dépassement de la « masse maximale réglementaire » et le dépassement de la masse maximale telle qu'augmentée par une autorisation de transport exceptionnel ou par une autorisation de circuler délivrée par le ministre, en ce sens qu'il ne serait projeté d'accepter d'appliquer une tolérance de dix pourcent que pour le premier cas de dépassement, à savoir le dépassement de la masse réglementaire.

En ce qui concerne le premier tiret du nouveau point 8) dans sa teneur projetée, le Conseil d'État a relevé que la notion de « masse maximale réglementaire » n'était pas définie et que le libellé proposé employait des termes différents de ceux repris dans l'article 11 de la loi de 1955 portant incrimination du dépassement de la masse maximale autorisée. Dans la mesure où cette incohérence est source d'insécurité juridique, le Conseil d'État s'est opposé formellement à la disposition sous revue et a suggéré de reformuler le point 8) afin de renvoyer au dépassement de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955, à l'instar d'autres infractions prévues dans la liste figurant à l'article 2*bis*, paragraphe 2, de la loi de 1955 et donnant lieu à une réduction de points.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de reformuler le premier tiret, devenu la lettre a), afin de viser l'application d'une tolérance de dix pour cent par rapport à la masse maximale autorisée et non plus par rapport à « la masse maximale règlementaire », notion qui n'est pas définie dans la loi de 1955 ou l'arrêté de 1955 et afin de s'aligner sur la terminologie employée par l'article 11 de la loi de 1955. Un renvoi aux dépassements de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955 est opéré.

Au deuxième tiret, devenu la lettre b), les mots « les maxima du chargement règlementaires » sont remplacés par les mots « masse maximale autorisée » pour les mêmes raisons qu'exposées ci-dessus. En outre, il est proposé d'introduire les mots « en charge » entre les mots « la masse » et « excède » afin de clarifier que dans l'état chargé d'un véhicule, couvert d'une autorisation de transport exceptionnelle, le dépassement de la masse accordée dans une autorisation ministérielle est sanctionné sans prise en compte de la masse maximale autorisée. De plus, les termes « maximale indiquée » sont remplacés par le terme « accordée » afin d'éviter une confusion entre la masse maximale autorisée inscrite sur le certificat d'immatriculation en vertu des articles 12 et 12*bis* de l'arrêté de 1955 et la masse accordée dans une autorisation ministérielle. Un renvoi à l'article 11 a également été opéré.

En ce qui concerne les dimensions et l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État se heurte également à la formulation des dispositions choisies par les auteurs du projet. Les points 28) et 29) de l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2*bis* imposent une réduction du nombre de points sur le permis de conduire en cas de transports expressément exemptés de respecter certaines prescriptions relatives au chargement des véhicules et à l'arrimage. Le Conseil d'État demande, dès lors, aux auteurs de reformuler les points 28) et 29) afin de tenir compte des transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées.

Afin de tenir compte des observations formulées par le Conseil d'État, le point 28) relatif à l'arrimage et le point 29) relatif aux dimensions du chargement des véhicules routiers sont regroupés dans un seul point, à savoir le point 28), de sorte que le point 29) est supprimé et le point 30 est renuméroté en point 29.

En outre, les comportements fautifs ne sont plus énumérés de manière détaillée et précise mais une formulation plus générale a été choisie qui inclut tous les comportements fautifs, à savoir les principes et les exceptions (transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées).

Quant à la forme, la commission parlementaire a donc fait droit aux observations du Conseil d'État.

Quant au fond, la commission renvoie à l'amendement 7 et 8 où le contenu des dispositions nouvellement formulées est expliqué plus en détail.

Amendement 4 – Ancien article 3 (nouvel article 4)

La commission propose d'amender l'ancien article 3, devenu l'article 4 du même projet de loi, comme suit :

« Art. ~~3~~ 4. L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° La phrase liminaire est remplacée par le libellé suivant :

« La délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants : »

~~1~~ **2°** Le point 9. est remplacé par le libellé suivant :

« 9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules routiers au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ; »

~~2~~ **3°** Deux nouveaux points 10. et 11. sont ajoutés avec les libellés suivants :

« 10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules routiers précédemment immatriculés pour lesquels **l'** un ou **~~l'autre~~ plusieurs** document**s déterminés par voie de règlement grand-ducal et** nécessaire**s** à l'immatriculation **~~fait~~ font** défaut ;

11. l'équipement de ~~certains~~ véhicules routiers avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires » »

Commentaire de l'amendement 4

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a demandé, sous peine d'opposition formelle, à ce que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » prévu à la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 soit encadré. La Haute Corporation a encore rappelé qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et qu'une autorité administrative ne saurait se voir accorder par le législateur un pouvoir d'appréciation sans limite pour prendre des décisions et que la loi doit définir les éléments essentiels de la matière avec une netteté suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration.

La commission parlementaire propose dès lors d'insérer un nouveau point 1 dans l'ancien article 3, devenu l'article 4 du projet de loi, afin de remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 et de renvoyer, pour ce qui est de la délivrance des autorisations et les conditions y relatives, à un règlement d'administration publique et à un règlement grand-ducal.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a également souligné que le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 – qui offre la possibilité de procéder à l'immatriculation, à titre exceptionnel, d'un véhicule historique ou d'un véhicule précédemment immatriculé en l'absence de « l'un ou l'autre document » nécessaire à l'immatriculation – manque de précision dans la mesure où ni la nature ni le nombre de documents pouvant faire défaut n'ont été définis.

Le Conseil d'État a dès lors suggéré, afin d'éviter des recours en justice, de cadrer le caractère discrétionnaire des décisions et de délimiter la sphère de compétence décisionnelle des autorités. Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de modifier le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 afin de renvoyer à un règlement grand-ducal déterminant les documents nécessaires à l'immatriculation du véhicule routier. Contrairement à ce qui était

initialement prévu dans le commentaire des articles, le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 ne vise pas exclusivement les véhicules précédemment immatriculés au Luxembourg.

Amendement 5 – Ancien article 4 (nouvel article 5)

La commission propose d'amender l'ancien article 4, devenu l'article 5, du même projet de loi comme suit :

« **Art. ~~4.~~ 5.** L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^er^ est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux **~~exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile~~ directives européennes de réception**. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces **~~règlements et~~** directives sont repris**~~(~~**es**~~)~~** dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal ~~O~~officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal ~~O~~officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal ~~O~~officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, **~~ces~~ les** véhicules routiers doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle **conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE** qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par **~~l'autorité nationale compétente en la matière~~ la Société Nationale de Certification et d'Homologation**, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné**, conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 précité. ~~Un règlement grand-ducal détermine les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.~~**

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° […]

3° […]

4° […]

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

« […]

c) **~~À l'~~** L'alinéa 4, **~~la première phrase~~** est remplacé**~~e~~** par le libellé suivant :

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. **Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal.** »

[…] »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

~~a~~ **b)** L'alinéa 2 est ~~**remplacé par le libellé suivant**~~ **supprimé** :

~~**« La SNCA est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires, détenteurs titulaires d'un certificat d'immatriculation des véhicules routiers et preneurs d'assurance, pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige. »**~~

~~b~~ **c) À la suite de l'alinéa ~~2~~ 1er, sont insérés cinq alinéas nouveaux ~~Huit nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2~~** avec le libellé suivant :

« Le ministre dispose, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1er du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de de données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier.

~~**Pour attester la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve, dans le cadre**~~

~~de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurances autorisée.~~

~~Les données communiquées par les compagnies d'assurances, en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier, sont précisées dans un règlement grand-ducal ; elles comportent certaines données techniques du véhicule et les données personnelles du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, et, le cas échéant, les données personnelles du preneur d'assurance.~~

~~La SNCA met également à disposition, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, les données techniques du véhicule à immatriculer, à l'entreprise d'assurances qui est titulaire du contrat de responsabilité civile automobile, si elles sont disponibles.~~

~~Pour la même finalité de l'immatriculation d'un véhicule routier, la SNCA peut recevoir la confirmation de l'acquittement de la taxe sur la valeur ajoutée suite à une communication effectuée par l'Administration des douanes et des accises. Dans le cadre de cet échange, le numéro de châssis du véhicule est saisi. Afin de vérifier les informations relatives au véhicule déclaré, des données techniques supplémentaires du véhicule peuvent être consultées, selon les modalités fixées par un règlement grand-ducal, et le nom(s), prénom(s) et adresse de la personne ayant procédé à l'acquittement de la taxe peuvent être communiqués.~~

~~Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).~~

~~Le Centre des technologies de l'information de l'État a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).~~

~~La SNCA a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).~~

~~L'ensemble des échanges de données, dans les conditions des alinéas précédents, sont effectués par le biais des systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. »~~

d) A l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

7° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant :

« (8) La validité du certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque :

a) l'échéance de validité est atteinte ;

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

c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;

d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;

e) le véhicule routier est **~~cédé à un nouveau propriétaire~~ immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation** ;

[…] »

8° […] »

Commentaire de l'amendement 5

Le point 1° de l'ancien article 4, devenu l'article 5 du projet de loi, vise à aligner le texte de la loi de 1955 sur les dispositions européennes en vigueur ainsi que la terminologie relative aux différentes procédures de réception des véhicules routiers afin de tenir compte du fait que la législation européenne actuelle est composée de règlements cadres pour la procédure de réception des véhicules, alors que les anciennes règles en la matière se composaient de directives. Il est par conséquent prévu que la procédure de réception par type ou individuelle devienne la procédure de réception des véhicules routiers de droit commun. Il était initialement prévu d'introduire à l'article 4, paragraphe 1er, de la loi de 1955 un renvoi à un règlement grand-ducal pour déterminer les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

Le Conseil d'État a, dans son avis précité, tout d'abord souligné le fait que la définition 4.2., actuellement prévue à l'article 2 de l'arrêté de 1955, définit les « Directives européennes de réception » comme « l'ensemble des directives et règlements européens concernant la réception des véhicules routiers ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ». Dans un souci de cohérence, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de supprimer l'ajout des règlements européens ou bien de transférer la définition 4.2. de l'arrêté de 1955 dans la loi de 1955. Le Conseil d'État a également rappelé que le règlement européen constitue un acte obligatoire et est directement applicable et que l'adoption de mesures nationales ne se justifie que dans la mesure où le règlement renvoie au droit national ou requiert des dispositifs nationaux indispensables pour son application. Il serait dès lors inconcevable de « reprendre » dans le droit national des dispositions figurant dans des règlements européens et le Conseil d'État a exigé, sous peine d'opposition formelle, la suppression des termes « règlements et ». Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de supprimer l'ajout des règlements européens et, dans un souci de cohérence, il est proposé de remplacer les mots « exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile » par les mots « Directives européennes de réception » afin d'utiliser la notion définie à l'article 2, rubrique 4.2., de l'arrêté de 1955.

De plus, le Conseil d'État a souligné le fait que les conditions de la réception nationale touchent à la liberté du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et exigé, sous peine d'opposition formelle, que les conditions de la réception nationale soient inscrites dans la loi de 1955 – par opposition à un règlement grand-ducal – dans un souci d'orientation et d'encadrement du pouvoir exécutif qui exige que l'essentiel des dispositions afférentes figurent dans la loi.

Il est dès lors proposé de prévoir dans la loi de 1955 les conditions de la réception nationale par un renvoi aux conditions de réception telles que prévues aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE. La commission parlementaire propose également d'introduire un nouvel alinéa dans le paragraphe 1er de l'article 4 de la loi de 1955 afin d'y voir introduire les mêmes conditions de réception nationale pour les tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles qui devaient initialement figurer dans un règlement grand-ducal.

Le point 5°, lettre c) de l'ancien article 4, devenu l'article 5, du même projet de loi visait initialement à remplacer la première phrase de l'alinéa 4 du paragraphe 6, de la loi de 1955 et vise notamment à prendre en compte la digitalisation de l'immatriculation ainsi que les modalités de réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé. À cet effet, il faudra dorénavant s'acquitter d'une taxe afin de réserver un numéro d'immatriculation sachant que l'immatriculation, sinon la transcription du véhicule routier, fait également l'objet d'une taxe. Le projet de règlement grand-ducal modifiant : 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ; 3° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ; 4° 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 ; 5° le règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes ; 6° le règlement grand-ducal modifié du 7 août 2015 autorisant la création d'un fichier et le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés (RGD CNPD) ; 7° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 8° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonctionnement du Fonds de garantie automobile ; 9° le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ; 10 °le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière ; 11° le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (ci-après « projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 »), dans sa teneur projetée, prévoyait à l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers que le conjoint survivant était exempté de l'obligation de paiement de la taxe concernant l'immatriculation du véhicule routier, ainsi que, le cas échéant, la réutilisation du numéro personnalisé hérité, reprises à l'article 1er du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 dans sa teneur projetée.

Le Conseil d'État a relevé dans son avis n° 60.971 relatif au projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant entre autres le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, que le texte de l'article 22 dudit règlement exemptait le conjoint survivant du paiement de la taxe relative à la réutilisation d'un numéro de plaque personnalisé dont il aurait hérité. Le Conseil d'État a relevé que l'article 4, paragraphe 6, alinéa 4 de la loi de 1955, qui constituerait la base légale du paiement de la taxe pour la réservation d'un numéro personnalisé ne prévoyait aucune exception quant au débiteurs de la taxe. La disposition sous revue qui instaurerait une exception au paiement de la taxe dont la base légale figure dans la loi de 1955 risquerait dès lors d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Afin de suivre la suggestion du Conseil d'État selon laquelle il faudrait prévoir une telle base légale dans le cadre du projet faisant l'objet du présent amendement, il est proposé de remplacer non seulement la première phrase du paragraphe 6 de l'article 4 de la loi du 1955 mais l'intégralité de ce dernier afin de renvoyer à l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (ci-après « loi de 1965 »), qui fera elle aussi l'objet d'une modification (cf. amendement 20). Il est dès lors prévu de modifier l'article 1er, lettre a), de la loi de 1965 afin de faire figurer parmi l'énumération des demandes pouvant donner lieu à la perception d'une taxe, les demandes relatives à la réservation ou à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé. À l'article 3 de la loi de 1965, il est prévu de faire figurer une exception pour le conjoint survivant qui n'est pas soumis au paiement de la taxe relative à la transcription du véhicule hérité et, le cas échéant, la taxe relative à la réutilisation du numéro d'immatriculation personnalisé.

Concernant le point 6°, lettre b), de l'article du projet faisant l'objet du présent amendement, les auteurs avaient prévu de compléter l'article 4, paragraphe 7, par huit alinéas nouveaux, pour prévoir, au moment de la procédure d'immatriculation et dans le cadre de la conclusion d'un contrat d'assurance responsabilité civile obligatoire, la communication de données relatives au véhicule par l'entreprise d'assurance autorisée à la SNCA, cette digitalisation présentant un gain de temps pour tous les acteurs impliqués dans l'immatriculation d'un véhicule.

Le Conseil d'État a toutefois relevé que la structure du paragraphe 7 manquait de cohérence dans la mesure où les alinéas tendaient à se répéter tout du moins partiellement. Le Conseil d'État a également relevé que les alinéas 7 à 9 ne définissent pas, ou ne renvoient pas aux alinéas pertinents pour la détermination des données tombant sous la responsabilité du responsable de traitement et des différents sous-traitants et a dès lors demandé une précision en ce sens.

Par ailleurs, l'avis de la Commission nationale pour la protection des données (ci-après « CNPD ») n'était pas encore parvenu au Conseil d'État au moment de la communication de son avis. Il ressort de la délibération n°69/AV31/2022 du 19 décembre 2022 relative au projet de loi faisant l'objet du présent amendement que force est de constater que le projet dans sa teneur initiale ne précisait pas clairement quelles seraient les catégories de données qui seraient traitées et conservées dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ni pour quelles finalités celles-ci seraient traitées, ni quelles seraient les durées de conservation de telles données alors que de telles précisions s'avèrent d'autant plus importantes que le responsable de traitement serait le ministre ayant les transports dans ses attributions, mais que la banque de données serait gérée par une entreprise privée, la SNCA, et qu'un accès par différents acteurs aux données contenues sur cette banque de données était initialement prévu.

Afin de suivre les recommandations de la CNPD et de donner suite aux observations du Conseil d'État, il est tout d'abord proposé, dans un but de cohérence et afin d'éviter des répétitions inutiles, de remplacer les huit alinéas par cinq alinéas. Afin d'éviter que les textes encadrant une telle base de données ne soient éparpillés dans différents textes, il est proposé de procéder à la suppression de l'article 36 du projet introduisant un article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (ci-après « loi de 2003 »).

Les cinq alinéas nouvellement introduits prévoient, à la lumière des recommandations de la CNPD, que le ministre a la qualité de responsable du traitement des données alors que la SNCA et le Centre des technologies de l'information de l'État (ci-après « CTIE ») agissent en qualité de sous-traitant du ministre. Il est instauré une base légale relative à la banque de données nationale des véhicules routiers à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 avec une indication précise des catégories de données traitées et conservées. La base légale pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers est introduite à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 avec indication des données collectées et traitées. Contrairement à ce qui était initialement prévu et suite aux recommandations de la CNPD, qui estimait préférable de prévoir une communication de données de la SNCA vers les acteurs plutôt qu'un accès ou une consultation de données, il est proposé de suivre les recommandations de la CNPD en ce sens. Ainsi, les entités auxquelles les données sont communiquées et les finalités d'une telle communication sont définies par voie de règlement grand-ducal. Des précisions sont également apportées en ce qui concerne l'accès à ces banques de données et un système de journalisation des accès est mis en place.

La durée de conservation des données est également précisée et fixée à dix années pour la banque de données nationale des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955, afin de prendre en compte la durée de signalement prévue dans le Règlement (UE) 2018/1862 du Parlement européen et du Conseil du 28 novembre 2018 sur l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation du système d'information Schengen (SIS) dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale, modifiant et abrogeant la décision 2007/533/JAI du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n'1986/2006 du Parlement européen et du Conseil et la décision 2010/261/UE de la Commission. Conformément à l'article 38 du règlement précité, les États membres peuvent introduire des signalements concernant des objets recherchés aux fins d'une saisie ou à titre de preuve dans une procédure pénale pour des objets facilement identifiables et notamment pour des véhicules à moteur, indépendamment de leur système de propulsion ou encore les certificats d'immatriculation de véhicules et les plaques d'immatriculation de véhicules qui ont été volés, détournés, égarés ou invalidés ou qui sont prétendument de tels documents mais qui sont des faux. Conformément à l'article 38 du prédit règlement, un État membre peut introduire un signalement concernant des objets aux fins des articles 36 et 38 pour une période de dix ans. Conformément à l'article 8 du règlement précité, des informations supplémentaires sont échangées au moyen de l'infrastructure de communication. Il incombe aux États membres de fournir les moyens techniques et humains nécessaires pour assurer la disponibilité continue et l'échange rapide et efficace d'informations supplémentaires. Afin de pouvoir répondre aux demandes d'information supplémentaires et dans la mesure où ces signalements peuvent être introduits pour une période de dix ans, la durée de conservation des données enregistrées dans les bases de données visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 est fixée à dix ans.

La durée de conservation de la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 est fixée à sept années en raison de l'obligation du Fonds de garantie automobile d'informer sur demande et sans

délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre et survenu au cours des sept dernières années sur, entre autres, le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident et le numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule prévue à l'article 16, point 6, de la loi de 2003. À cette fin, une communication quant à l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile peut être communiquée au Fonds en vertu de l'article 10 du projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

Il est ensuite proposé d'insérer une nouvelle lettre d) dans l'article 5, point 6, du projet de loi afin de rectifier le renvoi initialement opéré à l'alinéa 4 ancien, devenu l'alinéa 7.

En ce qui concerne le point 7 remplaçant le paragraphe 8 de l'article 4 de la loi de 1955, il est proposé de remplacer sous la lettre « e) » la cession du véhicule à un nouveau propriétaire comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation par l'immatriculation au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation. En effet, il est préférable de prévoir comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation, l'immatriculation du véhicule routier au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation afin de prendre en compte les observations que le Conseil d'État a formulées à l'article 30 du projet de loi concernant l'articulation entre l'obligation pour le titulaire du certificat d'immatriculation de conclure un contrat d'assurance et des effets pouvant être engendrés par la cession du véhicule routier.

Amendement 6 – Ancien article 5 (nouvel article 6)

La commission propose de modifier l'ancien article 5, devenu l'article 6, point 1, lettre a), du projet de loi entendant modifier l'article 4*bis*, paragraphe 1er, point 2, de la loi de 1955 comme suit :

« […]

2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et ~~**qui sont reprises dans un règlement ministériel**~~, pour les véhicules suivants :

   a) les autobus et les autocars ;

   b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;

   c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg. »

Commentaire de l'amendement 6

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé qu'au point 2 de cet alinéa 4, il est prévu que les défectuosités ou non-conformités mineures, autres que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement, « sont reprises dans un règlement ministériel » alors que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État s'est dès lors opposé formellement à la disposition sous revue.

Afin de ne plus encourir d'opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer les mots « sont reprises dans un règlement ministériel ».

Amendement 7 – Article 7

La commission propose d'amender l'article 7 du même projet de loi comme suit :

« **Art. 7.** L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1er est modifié comme suit :

a) Les termes « ,point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».

~~a~~ **b)** Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

~~b~~ **c)** Une nouvelle phrase est ajoutée *in fine* libellée comme suit :

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, le ~~Le~~ nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

b) […]

c) ~~**À la lettre o), les termes « , qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. » sont remplacés par les termes « telles que libellées aux points 12 et 13 de l'article 2bis ; ».**~~ **La lettre o) est remplacée par le libellé suivant :**

« o) – inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;

– inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

d) **Quatre** ~~**Deux**~~ nouvelles lettres p)**,** ~~**et**~~ q)**, r) et s)** sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« **p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;**

~~**p**~~ **q)** inobservation des prescriptions relatives **aux dimensions et à l'arrimage du** chargement des véhicules routiers ~~**telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2*bis***~~ ;

~~**q**~~ **r)** mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, ou le détenteur **d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier**, ~~**d'un**~~ **du** véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. » »

Commentaire de l'amendement 7

Le Conseil d'État a, dans son avis précité, constaté que le comportement répréhensible visé par la nouvelle infraction p) devenue q), relative aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, était déjà, du moins en partie, érigé en infraction à l'article 7, alinéa 1er de la loi de 1955 qui prévoit que « les infractions […] aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées à l'article 3, […] sont punies d'une amende de 25 à 250 euros », et que deux dispositions prévoyaient dès lors deux sanctions différentes pour un même fait. Une telle façon de procéder est inconcevable au vu du principe de légalité des peines consacré par l'article 14 de la Constitution qui exige que les peines soient suffisamment déterminées, à l'effet de permettre à tout justiciable commettant un fait pénalement répréhensible de mesurer la nature et la portée des sanctions encourues. Le Conseil d'État s'est dès lors formellement opposé à la disposition sous examen. Afin de respecter le principe de la légalité des peines, il est proposé de modifier la phrase liminaire de l'article 7 de la loi de 1955 afin de ne viser que le point 1 et les points 3 à 11 de l'article 3 de la loi de 1955, de sorte que les infractions aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, point 2, de la loi de 1955, c'est-à-dire « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » ne soit plus érigée en infraction à l'article 7, alinéa 1erde la loi de 1955 et que l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers soit sanctionnée à l'article 7, paragraphe 2, lettre q), de la loi de 1955.

Le Conseil d'État reproche aux auteurs du projet que le champ de la nouvelle infraction relative à l'utilisation au volant d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé serait rétréci en ce que toute utilisation quelconque dudit équipement reste permise du moment que l'appareil n'est pas tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement. Le Conseil d'État renvoie à l'évolution qu'a connue la législation belge sur ce point. En outre, le Conseil d'État se heurte

aux termes « écran allumé » et « en mouvement ». Quid du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ou qui se trouve immobilisé à un feu rouge et qui utiliserait son téléphone. Le Conseil d'État préconise, de ce fait, le terme « en circulation », étant donné qu'un véhicule temporairement immobilisé se trouve couvert par cette notion.

Il y a lieu de se demander si ce maintien satisfait l'ambition des auteurs : *quid* du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ? Plus généralement, le fait de viser tout « équipement téléphonique » et « tout autre appareil doté d'un écran allumé » vise-t-il de manière suffisamment large les appareils susceptibles de distraire les conducteurs.

Les comportements fautifs nouvellement érigés en infraction se réfèrent tout d'abord à la législation belge, sur laquelle le Conseil d'État a attiré l'attention. Afin de tenir compte des observations soulevées par le Conseil d'État dans son avis émis en date du 23 décembre 2022, les auteurs du projet ont reformulé les dispositions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique. La nouvelle disposition relativement stricte interdit à tout conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler tout appareil électronique mobile doté d'un écran. La disposition nouvelle se distingue de l'ancienne en ce qu'elle est devenue plus stricte. Non seulement la tenue en main de l'appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur du véhicule est interdite, mais l'interdiction est devenue plus large en incluant et en visant également toute utilisation, ainsi que toute manipulation quelconque dudit appareil. L'utilisation de l'appareil implique, dès lors, toute manipulation, tout maintien en main ainsi que toute action nécessitant de toucher l'appareil ou même de regarder l'écran. Il est évident que le fait de faire usage de l'écran pour regarder des images, des animations ou d'autres médias de divertissement, qui ne sont pas directement liés à la circulation ou aux fonctions de réglage du véhicule, font également partie de l'interdiction.

Dans la nouvelle formulation, les termes « équipement téléphonique » ont été supprimés et les termes « appareil doté d'un écran allumé » ont été remplacés par les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran », alors que les auteurs du projet sont d'avis que les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran » incluent tout type d'équipement téléphonique, que ce soit un téléphone portable, une tablette numérique, ordinateur portable, smartphone etc. Ensuite, le terme « allumé » a été supprimé et tout appareil électronique mobile doté d'un écran est visé dans la nouvelle disposition, qu'il soit allumé ou éteint. De plus, les termes « qui n'est pas en stationnement ou en parcage » ont été ajoutés. L'ajout desdits termes autorise donc tout conducteur d'un véhicule qui est immobilisé en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son appareil électronique mobile. Par contre, le conducteur qui se trouve momentanément à l'arrêt, comme par exemple le conducteur qui se trouve immobilisé devant un feu rouge, n'est pas visé par l'exception et ne peut donc pas faire usage, tenir en main ni manipuler son appareil électronique mobile. Si les auteurs du projet avaient suivi la proposition du Conseil d'État en interdisant toute utilisation de l'appareil par le conducteur dès que le véhicule est en circulation, les conducteurs qui se trouvent en stationnement, en parcage et en arrêt seraient visés par l'interdiction. Or, ce n'est pas l'intention des auteurs du projet d'interdire l'utilisation d'un équipement téléphonique si le conducteur d'un véhicule se trouve immobilisé en stationnement ou en parcage. Par contre, le conducteur qui se trouve immobilisé avec sa voiture devant un feu rouge est, bien évidemment, visé et l'interdiction joue pour ce dernier.

En résumé, cette nouvelle formulation relativement stricte interdit, dès lors, à tout conducteur, qui se trouve avec sa voiture en mouvement ou momentanément à l'arrêt devant un feu rouge, d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son téléphone. Comme l'usage de l'appareil électronique mobile vise toute manipulation quelconque de ce dernier, le conducteur ne peut ni téléphoner, ni écouter de la musique ou de la radio.

Il lui est même interdit d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation de son appareil électronique mobile si l'on prend vraiment à la lettre la nouvelle formulation. Or, l'intention des auteurs du projet est de laisser une certaine marge de manœuvre au conducteur du véhicule quant à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation. Pour cette raison, la nouvelle disposition prévoit que le conducteur peut faire usage des fonctions de communication vocale et d'audition de son appareil électronique mobile si elles sont commandées par le système mains libres intégré du véhicule. Il en va de même avec les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation dudit appareil. Le conducteur peut faire usage desdites fonctions si l'appareil est commandé par le système mains libres intégré du véhicule et à condition pour cet appareil d'être fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin. L'exigence selon laquelle l'appareil électronique mobile doit être commandé par le système mains libres intégré du véhicule est réputée satisfaite si la fonction

utilisée a été activée avant le départ et si, à partir de ce moment, l'appareil n'est plus commandé manuellement.

Finalement, les auteurs du projet avaient ajouté à la disposition relative à l'utilisation d'un équipement téléphonique que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway. Or, selon le Conseil d'État, le champ d'application de la loi s'étend de toute manière à la conduite du tramway. D'après le Conseil d'État, si cette disposition était maintenue, cet ajout risquerait d'influer sur l'interprétation des dispositions qui omettent de s'y référer, qui pourraient être lues comme ne s'appliquant pas au conducteur du tramway. Le Conseil d'État a émis à cet endroit une opposition formelle pour insécurité juridique. La commission propose de supprimer la précision que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway, en vue de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

Quant à l'utilisation d'un équipement de communication par le motard pour lequel un casque homologué est obligatoire, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières. Or, ladite disposition a été énumérée par les auteurs du projet de loi à l'endroit du point 13) de l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2*bis*, mais ne figurait pas à l'alinéa 2 de l'article 7. Afin de combler cet oubli, la lettre p) dudit article 7 est donc remplacée par le libellé suivant :

« p) Inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ».

En ce qui concerne le point 13) de l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2*bis*, la commission propose de reformuler ladite disposition pour prendre la teneur suivante :

« 13) Le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant ».

Par la modification visée, le terme « correctement » a été supprimé, alors qu'il est difficile pour la Police grand-ducale de contrôler si l'équipement de communication est correctement fixé au casque de protection ou pas. Il va de soi qu'il n'appartient pas aux agents de police de juger si l'équipement de communication est correctement fixé ou pas. En vue d'éviter tout risque de divergences d'interprétations quant à ladite fixation de l'équipement téléphonique, il est préconisé de supprimer le terme « correctement » de la disposition visée. Par la nouvelle tournure, la disposition est également devenue plus lisible.

En ce qui concernait le point 30), devenu le point 29, à l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1er de la loi de 1955, le Conseil d'État a relevé que les auteurs entendaient appliquer une réduction de deux points à un comportement répréhensible mais ne faisait l'objet d'aucune incrimination dans la loi en projet. Dans la mesure où le Conseil d'État a considéré que le projet sous revue risquait de dissocier le lien étroit qui existe entre le droit pénal et la logique répressive inhérente au système du permis à points, la Haute Corporation a demandé de supprimer le point 30) ou d'ériger le comportement décrit en infraction pénale. Il est dès lors proposé d'insérer un nouveau point « s » à l'article 7, alinéa 2, de la loi de 1955 avec le libellé suivant : « s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers.» afin d'ériger le comportement en infraction.

Quant à la nouvelle lettre q), à savoir l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières.

Amendement 8 – Article 10, point 4

La commission propose d'amender l'article 10, point 4, du même projet comme suit :

« 4° Deux nouveaux paragraphes sont insérés à la suite du paragraphe 6 libellés comme suit :

« (7) ~~**Sans préjudice des paragraphes précédents, la surcharge**~~ **Le dépassement de la masse maximale autorisée** ne ~~**donne pas lieu au constat d'une**~~ **constitue pas une** infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses ~~**ou/et les dimensions règlementaires**~~ applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout

dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé **au ministre quant ~~au sujet des demandes relatives~~** à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses règlementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission.

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. » »

Commentaire de l'amendement 8

Dans son avis du 23 décembre 2022 le Conseil d'État a relevé que, comme l'article 11 de la loi de 1955 porte uniquement sur la surcharge des véhicules routiers, les dispositions ayant trait aux dimensions des véhicules routiers n'ont pas leur place dans ledit article 11 de la loi de 1955. Il est dès lors proposé de supprimer les mots « ou/et dimensions réglementaires » dans la teneur projetée de l'article 11, paragraphe 7.

La Haute Corporation a également relevé que l'ajout du paragraphe 8 à l'article 11 de la loi entendait conférer une base légale à une commission des autorisations spéciales pour satisfaire aux critiques que le Conseil d'État avait formulées dans son avis n°60.590 du 29 juin 2021. Le Conseil d'État a toutefois estimé que la base légale s'avérait toujours insuffisante en ce qui concerne la possibilité de retrait ou de suspension de l'autorisation spéciale qui était prévue à l'article 5, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal CE n°60.590, alors que le retrait ou la suspension de l'autorisation spéciale est assimilable à une sanction administrative qu'il incombe à la loi de fixer. Pour cette raison, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de prévoir la possibilité de retrait et de suspension par le ministre pour les cas autres que le non-respect des conditions à la base de cette autorisation dans la loi de 1955, à défaut de quoi le règlement grand-ducal dépasse le cadre de sa base légale, d'autant plus dans une matière réservée à la loi formelle.

Il est dès lors proposé de suivre le raisonnement du Conseil d'État par l'ajout d'un deuxième alinéa au paragraphe 8 introduit par l'article 10, point 4, du projet de loi afin que la possibilité de retrait ou de suspension par le ministre de l'autorisation spéciale dans la loi de 1955 lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la loi de 1955.

Amendement 9 – Article 12

La commission propose d'amender l'article 12, point 1, du projet de loi comme suit :

« 1° Le point 12~~.~~, alinéa 3, est ~~modifié comme suit~~ remplacé par les deux alinéas suivants :

~~a) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :~~

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule routier, titulaire du certificat d'immatriculation ~~ou gardien~~ du véhicule la mise en circulation d'un véhicule routier sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable. »

~~b) Un nouvel alinéa est inséré derrière l'alinéa 3 avec le libellé suivant :~~

« La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée**, si le conducteur du véhicule à l'égard de la personne qui** a commis de nouveau **l'un des** le délit**s** spécifié**s ~~aux~~** à l'alinéas 2 **~~et 3~~** avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef **~~d'un~~** de ce**s** même délit**s** est devenue irrévocable. » »

Commentaire de l'amendement 9

Les auteurs du projet avaient proposé de rendre obligatoire le prononcé de la confiscation spéciale ou de l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la loi de 1955 en cas de récidive à l'égard d'une personne ayant conduit, ou toléré la conduite, sans permis de conduire valable.

Comme les auteurs avaient expliqué au commentaire de la disposition sous revue que la confiscation est encourue en cas de récidive même si la première infraction est encourue en tant que conducteur et la seconde en tant que propriétaire du véhicule ou vice-versa, le Conseil d'État s'est opposé formellement à ladite disposition, laquelle est susceptible de conduire à la confiscation d'un véhicule dont le propriétaire n'a point été impliqué dans la première infraction.

Afin de suivre le Conseil d'État dans son raisonnement, la commission propose de modifier la disposition comme suit :

« La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau le délit spécifié à l'alinéa 2 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable ».

Par la modification visée, la confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire ne peut être prononcée qu'à l'encontre du conducteur du véhicule. La personne ayant toléré la conduite ne peut plus faire l'objet d'une confiscation spéciale ni d'une amende subsidiaire selon la nouvelle proposition de texte, de sorte que l'opposition formelle du Conseil d'État puisse être levée.

La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire devient donc obligatoire si les 3 conditions suivantes sont cumulativement remplies :

1) 1ère infraction : conduite sans permis de conduire valable ;
2) 2ème infraction : condamnation du chef de ce même délit énuméré au point 1) ;
3) La seconde infraction doit avoir été commise avant l'expiration d'un délai de 3 ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable.

Comme le véhicule saisi est celui qui a servi à commettre la seconde infraction et comme la confiscation est limitée aux objets dont le condamné est propriétaire du véhicule, il faut donc que le conducteur soit propriétaire du véhicule lors de la commission de la seconde infraction.

Si, par contre, le conducteur n'est pas le propriétaire dudit véhicule lors de la commission de la seconde infraction, uniquement une amende subsidiaire pourra être prononcée à son encontre.

Amendement 10 – Article 26

La commission propose d'amender l'article 26 du même projet comme suit :

« **Art. 26.** À l'article 2, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe **soit au futur titulaire du certificat d'immatriculation soit** au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé **en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. » »

Commentaire de l'amendement 10

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que la notion de « véhicule non immatriculé » figurait à deux reprises dans la disposition sous examen ce qui est source d'imprécision. Dans la mesure où le manque de précision quant aux termes employés est source d'insécurité juridique en ce que l'on ne saurait savoir quels sont les véhicules visés, le Conseil d'État s'est formellement opposé à la disposition sous revue.

Afin d'apporter la précision nécessaire et en vue d'éviter toute source d'insécurité juridique, la commission propose de viser expressément les véhicules non immatriculés en vertu des dispositions

de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Amendement 11 – Article 29

La commission propose de modifier l'article 29 du même projet comme suit :

« **Art. 29.** À l'article 12 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie **à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955 ~~à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers~~**, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique **sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par à** la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA », agissant pour le compte du ministre ayant les ~~t~~**T**ransports dans ses attributions **conformément à l'article 4, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955**. » »

Commentaire de l'amendement 11

Les modifications à l'article 12, paragraphe 1er, de la loi de 2003 redéfinissent les conditions de l'opposabilité de la fin de couverture d'assurance. Il était initialement exposé par les auteurs du projet que l'opposabilité de la fin de couverture de l'assurance devait dorénavant se baser sur la communication de l'information de fin de couverture, sans autre information accessoire telle que le motif de fin de couverture, par l'entreprise d'assurance autorisée à la SNCA et que cette information serait enregistrée dans une banque de données.

En tenant compte des remarques du Conseil d'État concernant la référence à l'article 7 du règlement grand-ducal, il est proposé de remplacer la partie de phrase « à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers » par la référence à « l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955 ».

Ensuite, le Conseil d'État a suggéré aux auteurs de préciser la disposition sous examen avec un renvoi aux dispositions pertinentes afférentes qu'ils prévoient d'insérer à l'article 4, paragraphe 7, de la loi de 1955, afin de préciser comment se fait la communication et l'enregistrement de l'information par les entreprises d'assurances autorisées à la SNCA. Il est dès lors proposé d'indiquer que l'information quant à l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat doit être notifiée par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique sécurisée et que l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4 paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 par la SNCA.

Amendement 12 – Article 30

La commission propose de modifier l'article 30 du même projet comme suit :

« **Art. 30. ~~À l~~ L**'article 13 de la même loi**~~, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :~~ est modifié comme suit** :

1° Au paragraphe 1er, les termes « de transfert de propriété du véhicule » sont remplacés par les termes « changement de titulaire du certificat d'immatriculation » et les termes « le seul effet de ce transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien **~~propriétaire, détenteur, ou~~** titulaire du certificat d'immatriculation **du véhicule ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance** reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12. » »

Commentaire de l'amendement 12

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a noté que l'article 30 du projet de loi entend modifier l'article 13, paragraphe 2, de la loi de 2003. En l'absence de modification du 1er paragraphe de l'article 13 précité, la Haute Corporation est à se demander comment des stipulations contractuelles prévoyant que le transfert de propriété met fin à l'assurance s'agencent avec la nouvelle obligation pesant désormais sur le titulaire du certificat d'immatriculation de conclure le contrat d'assurance, sauf en l'absence d'immatriculation du véhicule. Le Conseil d'État a dès lors suggéré que soit procédé à la reformulation du paragraphe 1er de l'article 13 précité.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de procéder à la modification du paragraphe 1er de l'article afin de prévoir que les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance sont opposables à la victime non plus en cas « de transfert de propriété du véhicule » mais en cas « de changement du titulaire du certificat ». À cet effet, les termes « le seul effet de transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

Dans un souci de cohérence, le deuxième alinéa de l'article 13 précité fait également l'objet d'une modification afin de s'aligner avec l'article 2, paragraphe 1er, alinéa 3, de la loi de 2003. Les termes « propriétaire, détenteur ou » se situant derrière les mots « l'entreprise d'assurance de l'ancien » sont supprimés et les termes « ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance » sont insérés derrière les termes « titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ».

Amendement 13 – Article 31

La commission propose de modifier l'article 31, point 2, du même projet comme suit :

« 2° L'alinéa 2 ~~*in fine*~~ est remplacé par le libellé suivant :

> « Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée ~~au premier alinéa~~ à l'alinéa 1er, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule ou du titulaire du certificat d'immatriculation ~~déclaré~~ du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire **~~du fichier~~ de la banque de données nationale** des véhicules routiers **~~et de leurs détenteurs~~ et peuvent être transmises au Fonds par le biais d'un système informatique, sur base du numéro d'identification et du numéro d'immatriculation du véhicule le cas échéant. »** »

Commentaire de l'amendement 13

Il est proposé de remplacer la notion « du fichier des véhicules routiers et de leur détenteurs » par la dénomination retenue dans le cadre du projet de loi, à savoir la « banque de données nationale des véhicules routiers ». Il est également proposé d'indiquer comment et sur base de quelles informations, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation collectés au sein de la banque de données des véhicules routiers sont transférés au Fonds. À cette fin, il est précisé que la communication des données a lieu par le biais d'un système informatique sur base du numéro d'identification du véhicule et du numéro d'immatriculation de ce dernier, le cas échéant.

Amendement 14 – Nouvel article 35

La commission propose d'insérer un nouvel article 35 dans le projet de loi avec la teneur qui suit :

« **Art. 35. À l'article 29 de la même loi, les mots « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont remplacés par le mot « précité ».** »

Commentaire de l'amendement 14

Dans la mesure où la première référence à la loi de 1955 a été introduite avec l'amendement 9 dans l'article 26 du projet de loi modifiant l'article 2, paragraphe 1er, alinéa 3 de la loi de 2003, il y a lieu de remplacer les mots « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » par le mot « précité » dans l'article 35 de la loi de 2003.

Dans la mesure où un nouvel article 35 a été inséré dans le projet de loi, il est nécessaire de procéder à une renumérotation de l'article subséquent jusqu'à l'ancien article 36 du projet de loi qui a vocation à être supprimé.

Amendement 15 – Ancien article 35 (nouvel article 36)

La commission propose de modifier l'ancien article 35 (nouvel article 36), du même projet comme suit :

« Art. ~~35~~6. L'article 31 de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er lettre e). L'attestation **de couverture d'assurance** est **~~mise à disposition~~ communiquée** par voie électronique **sécurisée par l'entreprise d'assurances autorisée qui a conclu le contrat d'assurance** à la SNCA **~~par l'entreprise d'assurances suite à la conclusion du contrat d'assurances par l'entreprise d'assurances~~**, **et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ~~conformément~~ visée** à l'article 4 paragraphe 7, **alinéa 4,** de la loi modifiée du 14 février 1955 **précitée ~~concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques.~~**

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, **ou a été suspendu ou interrompu,** l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation **par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par** ~~à~~ la SNCA. À défaut **d'un contrat en vigueur ou** d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Les spécifications relatives à la communication précitée ainsi que les données techniques échangées sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Commentaire de l'amendement 15

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que la mise à disposition par voie électronique de l'attestation d'assurance se ferait par voie électronique, mais sans autre précision. La Haute Corporation a suggéré d'apporter une précision à ce niveau. Il est dès lors proposé de préciser que l'attestation de couverture d'assurance est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers.

Le Conseil d'État a également relevé que la disposition sous examen prévoit que les entreprises d'assurances autorisées communiquent à la SNCA que le contrat d'assurance a pris fin sans toutefois apporter de précision quant au mode de communication. À cet égard, il est proposé de préciser que cette information se fait par voie électronique. Il est en outre proposé de préciser à l'article 31 de la loi de 2003, dans la mesure où une certaine incertitude pourrait exister en cas de suspension ou interruption du contrat assurance, que l'entreprise d'assurance signale également le changement de situation à la SNCA lorsque le contrat d'assurance a été suspendu ou interrompu et qu'en l'absence de contrat en vigueur ou de nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation est tenu de le restituer à la SNCA. Par ailleurs, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour les spécifications relatives à la communication entre les entreprises d'assurances autorisées et la SNCA.

Amendement 16 – Ancien article 36 (supprimé)

La commission propose de supprimer l'ancien article 36 du même projet insérant un nouvel article 31*bis* dans la loi de 2003.

Commentaire de l'amendement 16

Dans un souci de cohérence, il est proposé de supprimer l'ancien article 36 du projet de loi. En effet, la disposition sous revue ne faisait qu'inutilement disperser dans différentes lois le fonctionnement de la banque de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers. Sur base de la suggestion du Conseil d'État, il est proposé de restructurer le paragraphe 7 de l'article 4 de la loi de 1955 (nouvel article 5 du projet) afin de donner une base légale aux différentes bases de données exploitées dans un même article. Les différents flux entre les différents acteurs sont précisés par voie de règlement grand-ducal.

Amendement 17 – Nouvel article 37

La commission propose d'insérer un nouvel article 37 dans le projet de loi avec la teneur qui suit :

« Art. 37. À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ». »

Commentaire de l'amendement 17

Dans son avis précité, le Conseil d'État s'est interrogé, lors de l'analyse de l'article 37 du projet de loi modifiant l'article 5, alinéa 1er, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, en ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation à la liste des personnes à informer, s'il ne fallait pas également opérer un tel ajout à l'article 4, paragraphe 1er, de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission propose d'insérer un nouvel article 37 dans le projet de loi, insérant la notion de titulaire du certificat d'immatriculation à l'article 4, paragraphe 1er, de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Suite à l'insertion d'un nouvel article 37 dans le projet de loi, les articles 37 et 38 actuels du projet de loi sont à renuméroter en articles 38 et 39 ; l'ancien article 39 du projet de loi ayant vocation à disparaître.

Amendement 18 – ancien article 37 (nouvel article 38)

La commission propose de modifier l'ancien article 37 (nouvel article 38), du projet de loi comme suit :

Art. ~~37.~~ 38. À l'article 5 de la **même** loi **~~modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière~~**, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée. »

Commentaire de l'amendement 18

Suite à l'introduction d'un nouvel article 37 modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, à l'endroit du nouvel article 38 (ancien article 37), il y a lieu de supprimer la référence à la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, et de la remplacer par la référence à la « même » loi.

Amendement 19 – Article 39 (supprimé)

La commission propose de supprimer l'ancien article 39 du même projet modifiant l'article 43, alinéa 1er de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

Commentaire de l'amendement 19

Dans la mesure où le projet de loi ne prévoit plus un accès direct des membres de la Police grand-ducale à la base de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers, l'article 39 du projet de loi est à supprimer.

Amendement 20 – Nouveaux articles 40 et 41

La commission propose d'insérer un article 40 et un article 41 nouveaux dans le projet de loi avec le libellé qui suit :

« Art. 40. L'article 1er, lettre a), de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, est remplacé par le texte suivant :

« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier, d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges, ainsi que les demandes en réservation ou en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ; »

Art. 41. L'article 3 de la même loi est complété par les alinéas suivants :

« Aucune taxe relative à la demande en obtention d'un certificat d'immatriculation et le cas échéant en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé visés à l'art. 1er sub a) n'est perçue à charge du conjoint survivant en cas de transcription à son nom du véhicule dont il a hérité.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation visé à l'art. 1er en cas de vol de ce dernier, attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation. »

Commentaire de l'amendement 20

Conformément à ce qui a été mentionné à l'endroit de l'amendement 5, il est proposé de procéder à la modification de la loi de 1965 afin de donner, dans une loi, une base légale à la taxe relative à la réservation et à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé et d'y faire figurer les exceptions. Il est dès lors proposé de modifier l'article 1er, lettre a), de la loi de 1965 afin de faire figurer parmi l'énumération des demandes pouvant donner lieu à la perception d'une taxe, les demandes relatives à la réservation ou à réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé.

Il est ainsi proposé de compléter l'article 3 par deux alinéas afin d'y faire figurer une exception pour le conjoint survivant qui n'est pas soumis au paiement de la taxe relative à la transcription du véhicule hérité et, le cas échéant, la taxe relative à la réutilisation du numéro d'immatriculation personnalisé. Cette exception, qui figure actuellement à l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers dans sa teneur prévue dans le projet de règlement grand-ducal n°CE 60.971.

Une deuxième exemption du paiement de la taxe est prévue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation en cas de vol attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.

Amendement 21 – Nouvel article 42

La commission propose d'insérer un nouvel article 42 dans le projet avec le libellé qui suit :

« Art. 42. L'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié comme suit :

À l'alinéa 1er, première phrase, les termes « instituée en vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont insérés après les termes « commission médicale. » ».

Commentaire de l'amendement 21

Dans son avis du 23 décembre 2022 le Conseil d'État rend attentif, en ce qui concerne l'article 1er du projet sous rubrique que « Le nouvel alinéa 4 institue une commission médicale ayant pour mission entre autres « d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées », alors que la loi précitée du 11 février 2022 a déjà créé la base légale pour l'institution d'une commission médicale aux fins de l'octroi de la carte de stationnement pour personnes handicapées. S'il n'est pas de l'intention des auteurs de créer deux commissions médicales ayant partiellement le même objet, le Conseil d'État propose de préciser le libellé de l'article 2 de la loi précitée du 11 février 2022 pour y viser explicitement la commission médicale instituée en vertu de l'article 2 de la loi de 1955 sous examen. » Afin de faire droit à la proposition du Conseil d'État, la loi du 11 février 2022 précitée est modifiée en conséquence. De plus, tel qu'également proposé par le Conseil d'État, les mots « au ministre » sont insérés à deux reprises.

*

Je vous saurais gré de bien vouloir soumettre les amendements exposés ci-dessus au Conseil d'État pour avis.

J'envoie copie de la présente au Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE MODIFIE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

modifiant :

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;

~~6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale ;~~

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Chapitre 1er– Modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1er. Un article 1*bis*, libellé comme suit, est inséré après l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« Art. 1*bis*.

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. ***Propriétaire d'un véhicule routier* : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.**
2. ***Détenteur d'un véhicule routier* : toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.**

3. ***Titulaire d'un certificat d'immatriculation*** **: la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé conformément à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation conformément à l'annexe I de la prédite directive.**

4. ***Identifiant unique du véhicule : une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier. »***

~~**Art. 1er.**~~ **Art. 2.** À l'article 2 de la **même** loi ~~**modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**~~, le paragraphe 1er est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, le point 6) est remplacé par le libellé suivant :

« 6) a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription. »

2° À la suite de l'alinéa 2, ~~Deux nouveaux alinéas~~ sont insérés ~~derrière l'alinéa 2~~ deux alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Il est institué une Commission spéciale des permis de conduire dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la c~~C~~ommission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé au ministre sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues à l'alinéa 1er, ~~sous les~~ points 1), 2), 3), 5) et 6) ~~de l'alinéa 1er~~.

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la c~~C~~ommission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 ~~XXXX~~ portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

Art. ~~2.~~ 3. À l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués :

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation ~~ou gardien~~, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11*bis*	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	a) la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées ~~au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13~~ à l'article 13, point 12, alinéa 1er b) le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation ~~d'un~~ du véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points

6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation ~~d'un~~ du véhicule automoteur ou ~~d'une~~ de la remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	a) **la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11 ~~la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, chargé ou non, dont la masse excède de plus de 10% la masse maximale règlementaire ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers~~** b) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse **en charge** excède la masse ~~**maximale indiquée**~~ **accordée** dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser ~~**les maxima du chargement règlementaires**~~ **la masse maximale autorisée**, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule, ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation ~~d'un~~ du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11	4 points
9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule ~~ou gardien~~, la conduite ~~d'un~~ du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	a) le fait pour le conducteur **d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler ~~de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre~~ un** appareil **électronique mobile** doté d'un écran ~~**allumé en le tenant en main, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement**~~ **b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin**	4 points
13)	le fait pour le conducteur **d'utiliser ~~pour lequel~~** un casque homologué ~~**est**~~ obligatoire **où l'équipement de ~~d'utiliser un équipement servant à la~~** communication ~~**qui, soit**~~ n'est **ni pas** intégré, **ni ~~soit n'est pas~~** fixé ~~**correctement, au casque conformément aux selon les**~~ prescriptions du fabricant~~**, au casque de protection**~~	4 points

14)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule ~~ou gardien~~, la conduite ~~d'un~~ du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
15)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule ~~ou gardien~~, la conduite ~~d'un~~ du véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
16)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point ~~9)~~ 10) ci-avant	2 points
17)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation ~~d'un tel~~ du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés	2 points
18)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
19)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
20)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
21)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
22)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
23)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
24)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la mise en circulation ~~d'un~~ du véhicule automoteur ou de la ~~d'une~~ remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
25)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
26)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points

27)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
28)	~~**Le transport ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, l'organisation ou la réalisation d'un transport présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :**~~ ~~**– un chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber**~~ ~~**– un chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur**~~ ~~**– une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux**~~ ~~**– un arrimage non règlementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier**~~ **l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers**	2 points
~~**29)**~~	~~**La conduite d'un véhicule ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :**~~ ~~**– le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres**~~ ~~**– l'utilisation d'un support de charge non règlementaire**~~ ~~**– le dépassement de la longueur maximale règlementaire d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus**~~ ~~**– le défaut de signalisation ou signalisation non règlementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre**~~ ~~**– le défaut d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires**~~ ~~**– le défaut d'une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima règlementaires à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier**~~ ~~**– l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires**~~ ~~**– l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement règlementaires**~~	~~**2 points**~~
~~**30**~~ **29)**	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule~~,~~ ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation ~~d'un~~ du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 points

»

Art. ~~3.~~ 4. L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° La phrase liminaire est remplacée par le libellé suivant :

« La délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants : »

~~1°~~ **2°** Le point 9 est remplacé par le libellé suivant :

« 9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules routiers au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ; »

~~2°~~ **3°** Deux nouveaux points 10 et 11 sont ajoutés avec les libellés suivants :

« 10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules routiers précédemment immatriculés pour lesquels **~~l'~~** un ou **~~l'autre~~ plusieurs** document**s déterminés par voie de règlement grand-ducal et** nécessaire**s** à l'immatriculation **~~fait~~ font** défaut ;

11. l'équipement de ~~certains~~ véhicules routiers avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires » »

Art. ~~4.~~ 5. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux **~~exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile~~ directives européennes de réception**. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces **~~règlements et~~** directives sont repris**~~(~~**es**~~)~~** dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal ~~O~~officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal ~~O~~officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal ~~O~~officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, **~~ces~~ les** véhicules routiers doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle **conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE** qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par **~~l'autorité nationale compétente en la matière~~ la Société Nationale de Certification et d'Homologation**, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné**, conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 précité**. **~~Un règlement grand-ducal détermine les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.~~**

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Tout changement de propriétaire ou de détenteur pour un véhicule routier en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une transcription du certificat d'immatriculation. Le changement du

titulaire du certificat d'immatriculation pour un véhicule routier en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une nouvelle immatriculation de ce véhicule. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« À condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé :

1. par le propriétaire, le futur détenteur du véhicule routier ou futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ainsi que par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été réservé ou alloué au futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier en vue de son immatriculation :
   a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule routier et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule routier de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le bureau de l'Administration des douanes et accises et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ;
   b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions ~~sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4*bis*~~ de l'article 4*bis*, paragraphe 3, point 2 ;
   c) sur le trajet direct du véhicule routier vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection ;
2. par une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à cette personne physique ou morale :
   a) à l'occasion de la présentation du véhicule routier à un client, dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou de l'entrepôt du véhicule, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal ;
   b) dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou du point de réparation du véhicule ;
   c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin. »

3° Au paragraphe 3, les alinéas 1 et 2 sont remplacés par le libellé suivant :

« ~~(3)~~ En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux ~~exigences législatives et règlementaires applicables~~ exigences légales applicables.

À défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1er, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er, d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries. »

4° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (4) Les modifications et les transformations d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1er avant la remise en circulation sinon, si le véhicule routier est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois

excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues. »

b) À l'alinéa 2, la première phrase est ~~abrogée~~ supprimée.

c) Un nouvel alinéa est inséré *in fine* avec le libellé suivant :

« Si la transformation ou modification n'a pas fait l'objet d'une inscription au champ « remarques » du certificat d'immatriculation, conformément aux exigences reprises sous l'alinéa 1er, au moment de la présentation du véhicule routier à un contrôle technique, une défectuosité ou non-conformité majeure est constatée. Un certificat de contrôle technique est délivré conformément aux dispositions prévues à l'article 4*bis*, paragraphe 4, point 2. »

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 2, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un titulaire d'un certificat d'immatriculation déterminé. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulières de numéros dictées ~~notamment~~ par des considérations de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier. »

c) ~~**À l'**~~L'alinéa 4, ~~**la première phrase**~~ est remplacé~~e~~ par le libellé suivant :

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. **Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal.** »

d) L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant :

« Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'à la mise hors circulation, la destruction ou l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant. »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

~~a~~ **b)** L'alinéa 2 est ~~**remplacé par le libellé suivant :**~~ **supprimé.**

~~**« La SNCA est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires, détenteurs titulaires d'un certificat d'immatriculation des véhicules routiers et preneurs d'assurance, pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige. »**~~

~~b~~ **c)** À la suite de l'alinéa ~~**2**~~ **1er,** sont insérés **cinq** alinéas nouveaux ~~**Huit nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2**~~ avec le libellé suivant :

« Le ministre dispose, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1er du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des

personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de de données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier.

~~**Pour attester la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurances autorisée.**~~

~~**Les données communiquées par les compagnies d'assurances, en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier, sont précisées dans un règlement grand-ducal ; elles comportent certaines données techniques du véhicule et les données personnelles du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, et, le cas échéant, les données personnelles du preneur d'assurance.**~~

~~**La SNCA met également à disposition, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, les données techniques du véhicule à immatriculer, à l'entreprise d'assurances qui est titulaire du contrat de responsabilité civile automobile, si elles sont disponibles.**~~

~~**Pour la même finalité de l'immatriculation d'un véhicule routier, la SNCA peut recevoir la confirmation de l'acquittement de la taxe sur la valeur ajoutée suite à une communication effectuée par l'Administration des douanes et des accises. Dans le cadre de cet échange, le numéro de châssis du véhicule est saisi. Afin de vérifier les informations relatives au véhicule déclaré, des données techniques supplémentaires du véhicule peuvent être consultées, selon les modalités fixées par un règlement grand-ducal, et le nom(s),**~~

~~**prénom(s) et adresse de la personne ayant procédé à l'acquittement de la taxe peuvent être communiqués.**~~

~~**Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).**~~

~~**Le Centre des technologies de l'information de l'État a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).**~~

~~**La SNCA a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).**~~

~~**L'ensemble des échanges de données, dans les conditions des alinéas précédents, sont effectués par le biais des systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. »**~~

d) A l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

7° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant :

« (8) La validité du certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque :

a) l'échéance de validité est atteinte ;

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

c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;

d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;

e) le véhicule routier est ~~**cédé à un nouveau propriétaire**~~ **immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation** ;

f) le véhicule routier a été modifié ou transformé en violation d'une des modalités prévues au paragraphe 4 ;

g) pour un véhicule routier soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

h) pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

i) pour un véhicule routier soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

j) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation n'a plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg depuis plus de 6 mois~~,~~ ;

k) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation dont le véhicule routier doit être présenté à un contrôle technique supplémentaire conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 3 ne dispose plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg.

La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur du véhicule routier de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique. »

8° Au paragraphe 10, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« (10) Le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule routier peut référer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

Art. ~~5.~~ 6. L'article 4*bis* de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^er^est modifié comme suit :

a) L'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

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

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
   a) les camionnettes ;
   b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motorhomes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg ;
   c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris ~~celle~~ la place du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances ;
   d) les remorques destinées au transport de personnes.
2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement **et ~~qui sont reprises dans un règlement ministériel~~**, pour les véhicules suivants :
   a) les autobus et les autocars ;
   b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;
   c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3 500 kg.
3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
   a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h ;
   b) les véhicules historiques ;

c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2 et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an. »

b) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 4 avec le libellé suivant :

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

c) ~~Le nouvel alinéa 6~~ L'alinéa 5 ancien, devenu l'alinéa 6, est remplacé par le libellé suivant :

« Sans préjudice de l'alinéa qui précède, chaque contrôle technique supplémentaire réalisé plus de huit semaines avant l'expiration du certificat de contrôle technique en cours de validité, est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dans les conditions reprises à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. Toutefois, la validité du certificat de contrôle technique établi suite à un contrôle technique volontaire, ne relevant aucune défectuosité majeure ou critique, ne peut être inférieure à celle inscrite sur le certificat de contrôle technique précédent. »

d) ~~Le nouvel alinéa 7~~ L'alinéa 6 ancien, devenu l'alinéa 7, est remplacé par le libellé suivant :

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

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

2° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 3, point 2 les lettres b) et c) sont remplacées par le libellé suivant :

« b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ;

c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier et le lieu où le véhicule routier sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« Le contrôle technique complémentaire qui ne révèle aucune défectuosité ni non-conformité, réalisé suite à la constatation d'une défectuosité majeure ou critique lors d'un contrôle technique périodique, donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité :

a) d'un an, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 1 et 2 ;

b) de deux ans, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 3 ;

c) de deux ans pour le contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite au premier contrôle technique périodique, sans pour autant dépasser une durée de 6 ans à compter de la première mise en circulation du véhicule routier, et d'une validité d'un an pour chaque contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite à un contrôle technique périodique ultérieur, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 4. »

c) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 5 avec le libellé suivant :

« Toutefois, les véhicules routiers dont question au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 2 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique, suite à la constatation d'une défectuosité ou une non-conformité mineure, ayant une incidence directe sur la sécurité du véhicule, faire l'objet d'un contrôle technique complémentaire endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique. Si aucune défectuosité ni non-conformité n'est constatée, le contrôle technique complémentaire donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an. »

d) ~~Au nouvel alinéa 9~~ À l'alinéa 8 ancien, devenu l'alinéa 9, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après le passage au contrôle technique~~,~~ au propriétaire, détenteur du véhicule routier ou au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

3° Au paragraphe 7, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« (7) Le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule routier peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

~~**Art. 6.** À l'article 4*quater*, paragraphe 3 de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :~~

~~« L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation par le ministre ayant la formation professionnelle dans ses attributions. Il doit être restitué sans délai au ministre. »~~

Art. 7. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1er est modifié comme suit :

a) Les termes « , point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».

~~a~~ **b)** Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

~~b~~ **c)** Une nouvelle phrase est ajoutée *in fine* libellée comme suit :

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, le ~~Le~~ nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

b) Les lettres l) et m) sont remplacées par le libellé suivant :

« l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la conduite ~~d'un tel~~ du véhicule ou ensemble de véhicules couplés ;

m) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, ~~d'un~~ du véhicule automoteur ou ~~d'une~~ de la remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis ; »

c) ~~**À la lettre o), les termes «, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. » sont remplacés par les termes « telles que libellées aux points 12 et 13 de l'article 2*bis* ; ».**~~ **La lettre o) est remplacée par le libellé suivant :**

« o) –inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;

–inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

d) **Quatre** ~~**Deux**~~ nouvelles lettres p)**,** ~~**et**~~ q), **r) et s)** sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« **p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;**

~~**p**~~ **q)** inobservation des prescriptions relatives **aux dimensions et à l'arrimage du** chargement des véhicules routiers ~~**telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2*bis***~~ ;

~~**q**~~ **r)** mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, ou le détenteur **d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier**, ~~**d'un**~~ **du** véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4 250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. »

Art. 8. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parqué pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique, et que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

2° À l'alinéa 3, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité de la circulation routière, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de ~~la~~ le déplacer. »

3° L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant :

« Est également considéré comme abandonné le véhicule qui a été immobilisé dans les conditions des hypothèses sous 2) et 4) du paragraphe 1er de l'article 17, et qui n'a pas été déplacé dans les 8 jours après l'échéance du délai que les membres de la Police grand-ducale ont imparti pour ce faire à son conducteur, à son propriétaire, à son détenteur ou au titulaire de son certificat d'immatriculation. »

Art. 9. L'article 10*bis* de la même loi est ~~supprimé~~ abrogé.

Art. 10. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

1° Les paragraphes 1~~.~~ et 3~~.~~ sont renumérotés en (1) ~~respectivement~~ et (3).

2° Au paragraphe 1er, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation ~~du~~ d'un véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation ~~d'un~~ du véhicule

ou ~~d'un~~ de l'ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée. »

3° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés au paragraphe 1er, ou si une surcharge est détectée via un système de pesage automatisé, dont les modalités de fonctionnement sont précisées par un règlement grand-ducal, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge~~, sans préjudice pour les agents chargés du contrôle de la possibilité de constater toute autre infraction à la présente loi et à ses règlements d'exécution~~. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

4° Deux nouveaux paragraphes sont insérés à la suite du paragraphe 6 libellés comme suit :

« (7) **~~Sans préjudice des paragraphes précédents, la surcharge~~ Le dépassement de la masse maximale autorisée** ne **~~donne pas lieu au constat d'une~~ constitue pas une** infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses **~~ou/et les dimensions règlementaires~~** applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé **au ministre quant ~~au sujet des demandes relatives~~** à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses règlementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission.

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. »

Art. 11. L'article 12 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) Au point 2., le point iii est supprimé.

b) Un nouveau point 3*bis*. est inséré avec le libellé suivant :

« 3*bis*. Par dérogation au point 2, si l'indice grave y visé consiste en ce que la personne concernée :

a) reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,

b) est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,

c) est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur,

d) présente des signes manifestes d'influence ~~de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope,~~ une ou de plusieurs des substances prévues au point 1, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique,

les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés au point 2 et la personne concernée doit se soumettre à une prise de sang et d'urine conformément au point 3. »

c) Le point 13 est remplacé par le libellé suivant :

« 13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation

excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir une prise de sang et d'urine à l'effet de déterminer si elle se trouve sous l'emprise de telles substances. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est ~~augmentée du double~~ doublée.

Le résultat de la prise de sang fait foi.

En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée est astreinte à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. »

2° Le paragraphe 4*bis* est modifié comme suit :

a) Au point 2~~.~~, les termes « g par litre de sang ou à 0,25 g » sont remplacés par les termes « g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool ».

b) Au point 3, les termes « ~~ou de toute~~ ni d'aucune autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant ~~ses~~ les aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique » sont insérés derrière le chiffre « 4 ».

3° Le paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant :

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

Art. 12. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le point 12~~.~~, alinéa 3, est ~~modifié comme suit~~ remplacé par les deux alinéas suivants :

~~a) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :~~

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule routier, titulaire du certificat d'immatriculation ~~ou gardien~~ du véhicule la mise en circulation d'un véhicule routier sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable. ~~»~~

~~b) Un nouvel alinéa est inséré derrière l'alinéa 3 avec le libellé suivant :~~

~~«~~ La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée**, si le conducteur du véhicule ~~à l'égard de la personne qui~~** a commis de nouveau **~~l'un des~~** le délits spécifiés aux à l'alinéas 2 **~~et 3~~** avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef **~~d'un~~** de ce**~~s~~** même délit**~~s~~** est devenue irrévocable. »

2° Au point 13~~.~~, alinéa 1er, la première phrase est remplacée par la phrase suivante :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4*bis*, points 1 et 3, et paragraphe 6, point 1, commis moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, les membres de la Police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. »

Art. 13. À l'article 14, alinéa 2 de la même loi, les mots « les articles 42 et 43 » sont remplacés par les mots « l'article 31 ».

Art. 14. À l'article 14*bis* de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Si l'auteur d'une infraction à la réglementation sur l'arrêt, le stationnement et le parcage est resté inconnu, mais que le véhicule ayant servi à la commettre a été identifié, le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier est tenu au paiement de l'avertissement taxé ou de l'amende, à prononcer par la juridiction pénale, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un cas de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur de l'infraction. »

Art. 15. À l'article 16, alinéa 2 de la même loi, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Le conducteur contrevenant et le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier sont solidairement responsables du paiement de ces frais. »

Art. 16. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est modifié comme suit :

1. Le point 3) est remplacé par le libellé suivant :

« 3) le conducteur, le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier omet de déplacer le véhicule sur première réquisition d'un membre de la police grand-ducale ; »

2. Le point 4) est remplacé par le libellé suivant :

« 4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent du poids total maximum autorisé ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler~~,~~. Sans préjudice de l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 2, il en est de même en cas de ~~soit un~~ défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation ou en cas de ~~soit une~~ modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

b) À l'alinéa 2, le point 2) est remplacé par le libellé suivant :

« 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent de la masse maximale autorisée ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation , soit une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

2° Au paragraphe 5, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant, dans l'hypothèse de l'alinéa précédent 3, ~~du présent paragraphe~~ le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier peut, en vue de retirer son véhicule d'une fourrière, exercer les recours prévus à l'article 14 en cas de saisie d'un véhicule ou d'interdiction de conduire prononcées par ordonnance d'un juge d'instruction. »

3° Le paragraphe 6 est remplacé par le libellé suivant :

« *Paragraphe 6*

Lorsqu'un véhicule n'est pas retiré de la fourrière dans les formes du paragraphe 5, son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation est informé au plus tard dans les 72 heures. Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation de celui-ci ; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal. La constatation par les membres de la Police grand-ducale de l'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier vaut information.

Les investigations opérées en vue de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier sont constatées dans un rapport.

En cas d'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, ce véhicule peut, de l'accord du procureur d'Etat, être considéré comme délaissé. »

4° Au paragraphe 7, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Un véhicule peut, de l'accord du procureur d'Etat, être considéré comme délaissé en cas de non enlèvement de la fourrière dans un délai de 30 jours après que le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier était en droit de l'enlever. »

5° Au paragraphe 8, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les frais précités et les amendes éventuelles sont à prélever sur le produit de la vente d'un véhicule délaissé intervenant dans les conditions du présent paragraphe. L'excédent éventuel est

versé à la ~~caisse des consignations~~ Caisse de consignation et est tenu à la disposition du propriétaire du véhicule ou de ses ayants cause. Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant de ces frais et amendes, ou lorsque le véhicule est détruit, le propriétaire ou ses ayants cause restent tenus de cette dette à l'égard de l'Etat ; celle-ci sera recouvrée comme en matière d'enregistrement. »

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs

Art. 17. À l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, les termes « pour cent » sont insérés derrière le nombre « 30 ».

Art. 18. À l'article 3, point 3. de la même loi, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie. Ils ont une durée de validité de cinq ans. »

Art. 19. À l'article 7, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 ~~de la présente loi~~. »

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Art. 20. L'article 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, le point 2. est remplacé par le libellé suivant :

« 2. identifier le conducteur, le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1. ; »

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) Au sens de la présente loi, on entend par « donnée », toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2, paragraphe 1er, point 1° de la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale. »

Art. 21. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« ~~(1)~~ Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1 de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 1er, point 1. est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1er , point 1., lorsque celle-ci est constatée au moyen des appareils automatiques, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

Art. 22. L'article 7*bis* de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites 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 titulaire, détenteur ou propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale titulaire du certificat d'immatriculation, détenteur ou propriétaire du véhicule, ces informations sont valablement faites 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. »

Art. 23. À l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Les modalités de ces dispositions sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Art. 24. À l'article 12 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, point 2°, du Code pénal. »

Chapitre 4 – Modification de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Art. 25. À l'article 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la lettre l), troisième tiret, est modifiée comme suit :

« – dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'Etat du domicile ou du détenteur, ou à défaut ~~d'un~~ de détenteur, ~~le~~ du propriétaire du véhicule ; »

Art. 26. À l'article 2, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe **soit au futur titulaire du certificat d'immatriculation soit** au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé **en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. »

Art. 27. À l'article 5 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur du véhicule, de tout titulaire du certificat d'immatriculation et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée. »

Art. 28. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. L'entreprise d'assurance et le Bureau sont subrogés dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la détention ou la conduite du

véhicule a été obtenue contre le gré du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. »

2° Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4. Un règlement grand-ducal peut prescrire que l'assureur aura un recours contre l'assuré, lorsque le nombre de personnes transportées a excédé celui des places inscrites sur le certificat d'immatriculation ou en cas de transport de personnes sur des places non inscrites. »

Art. 29. À l'article 12 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie **à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955 ~~à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers~~**, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique **sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par à** la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA », agissant pour le compte du ministre ayant les ~~t~~**T**ransports dans ses attributions **conformément à l'article 4, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955**. »

Art. 30. ~~À~~ ł L'article 13 de la même loi **~~e paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :~~ est modifié comme suit** :

1° Au paragraphe 1er, les termes « de transfert de propriété du véhicule » sont remplacés par les termes « changement de titulaire du certificat d'immatriculation » et les termes « le seul effet de ce transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien **~~propriétaire, détenteur, ou~~** titulaire du certificat d'immatriculation **du véhicule ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance** reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12. »

Art. 31. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, point 2, premier et deuxième tirets, les mots « au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les mots « au sens de l'article 43, point 17, la lettre c) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

2° L'alinéa 2 *~~in fine~~* est remplacé par le libellé suivant :

« Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée ~~au premier alinéa~~ à l'alinéa 1er, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule ou du titulaire du certificat d'immatriculation ~~déclaré~~ du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire **~~du fichier~~ de la banque de données nationale** des véhicules routiers **~~et de leurs détenteurs~~ et peuvent être transmises au Fonds par le biais d'un système informatique, sur base du numéro d'identification et du numéro d'immatriculation du véhicule le cas échéant.** »

Art. 32. À l'article 23 de la même loi, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Toute entreprise d'assurances établie membre du Fonds est en outre tenue de fournir au Fonds les noms, prénoms et adresses des représentants chargés du règlement des sinistres nommés en application de l'article 49, paragraphe 1er, lettre h) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

Art. 33. À l'article 27 de la même loi, les mots « à l'article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les mots « aux articles 303 et 305 de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances ».

Art. 34. À l'article 28 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10°000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

Art. 35. À l'article 29 de la même loi, les mots « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont remplacés par le mot « précité ».

Art. ~~35.~~ 36. L'article 31 de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er lettre e). L'attestation **de couverture d'assurance** est ~~**mise à disposition**~~ **communiquée** par voie électronique **sécurisée par l'entreprise d'assurances autorisée qui a conclu le contrat d'assurance** à la SNCA ~~**par l'entreprise d'assurances suite à la conclusion du contrat d'assurances par l'entreprise d'assurances**~~, **et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers** ~~**conformément**~~ **visée** à l'article 4 paragraphe 7**, alinéa 4,** de la loi modifiée du 14 février 1955 **précitée** ~~**concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques.**~~

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, **ou a été suspendu ou interrompu,** l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation **par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par** à la SNCA. À défaut **d'un contrat en vigueur ou** d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Les spécifications relatives à la communication précitée ainsi que les données techniques échangées sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

~~**Art.36. Un nouvel article 31*bis* est ajouté à la même loi avec le libellé suivant :**~~

~~**« Art 31*bis*. – (1) L'entreprise d'assurances autorisée, telle que définie à l'article 1er lettre e) de la présente loi, saisit les données personnelles du preneur d'assurance, et du propriétaire, détenteur du véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation à établir dans la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ainsi que les données techniques nécessaires pour identifier le véhicule, sur lequel se porte le contrat d'assurance, en vue de la création du contrat d'assurances et du certificat d'immatriculation du véhicule routier, dans le cadre des dispositions de l'article 4 paragraphe 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Les modalités et le type des données à saisir sont précisés par un règlement grand-ducal.**~~

~~**La SNCA, en tant que gestionnaire de la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile pour le compte du ministre, est autorisée à mettre à disposition l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile aux entités suivantes :**~~

~~**a) la Police grand-ducale, conformément aux dispositions prévues par l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale ;**~~

~~**b) les agents de l'Administration des douanes et des accises, conformément à l'article 6 paragraphe b) de la loi modifiée du 14 février 1955 ;**~~

~~**c) les entreprises d'assurances autorisées, aux fins de vérification de cette information, au début et au terme de la période de la couverture d'assurance ;**~~

~~**d) Le Fonds de Garantie Automobile, conformément aux dispositions de la loi du 1er juin 2007 portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ;**~~

~~e) Le Bureau, tel que défini à l'article 1er lettre g) de la présente loi et qui se porte garant pour le règlement des sinistres fixés à l'article 15 du règlement modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.~~

~~(2) L'information mise à disposition par la SNCA est conservée par la Police grand-ducale ou l'Administration des douanes et des accises uniquement pour les besoins de constater l'infraction de non couverture d'assurance pour le véhicule contrôlé.~~

~~(3) L'entreprise d'assurance autorisée traite et conserve l'information mentionnée au paragraphe 1er, alinéa 2 pour une durée qui ne peut excéder sept années après l'expiration du contrat de responsabilité civile automobile pour le véhicule couvert. »~~

Chapitre 5 – Modification de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Art. 37. À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ».

Art. ~~37.~~ 38. À l'article 5 de la **même** loi ~~**modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière**~~, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée. »

Art. ~~38.~~ 39. Un intitulé est inséré à l'article 6 de la même loi avec le libellé suivant :

« Art. 6. Données à caractère personnel ».

~~**Chapitre 6 – Modification de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale**~~

~~**Art. 39. L'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale est modifié comme suit :**~~

~~1° **L'alinéa 1er est modifié comme suit :**~~

~~**a) Au point 11, le point final est remplacé par un point-virgule.**~~

~~**b) Un point 12 est ajouté, libellé comme suit :**~~

~~**12°**~~	~~**La base de données la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, conformément à l'article 31*bis* de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.**~~

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

Art. 40. L'article 1er, lettre a), de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, est remplacé par le texte suivant :

« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier, d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges, ainsi que les demandes en réservation ou en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ; »

Art. 41. L'article 3 de la même loi est complété par les alinéas suivants :

« Aucune taxe relative à la demande en obtention d'un certificat d'immatriculation et le cas échéant en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé visés à l'art. 1er sub a) n'est perçue à charge du conjoint survivant en cas de transcription à son nom du véhicule dont il a hérité.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation visé à l'art. 1er en cas de vol de ce dernier, attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation. »

Chapitre 7 – Modification de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

« Art. 42. L'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié comme suit :

À l'alinéa 1er, première phrase, les termes « instituée en vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont insérés après les termes « commission médicale. » ».

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7985/06

N° 7985[6]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant:

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(11.7.2023)

Par dépêche du 18 avril 2023, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du 23 mars 2023.

Le texte des amendements était accompagné d'une observation préliminaire, d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements parlementaires, figurant en caractères gras, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les amendements parlementaires sous revue entendent répondre aux observations et oppositions formelles émises par le Conseil d'État dans son avis du 23 décembre 2022 relatif au projet de loi modifiant 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation

continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ; 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ; 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ; 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

À la lecture du texte coordonné, il apparaît que l'article 6 initial de la loi en projet a été supprimé, de sorte que l'opposition formelle émise par le Conseil d'État à l'égard de ladite disposition peut être levée.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Amendement 1

Par l'amendement sous revue, les auteurs introduisent dans la loi en projet un article 1er nouveau qui définit, au nouvel article 1*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après la « loi de 1955 », les notions de « propriétaire d'un véhicule routier », de « détenteur d'un véhicule routier », de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » et d'« identifiant unique du véhicule ».

Dans son avis précité du 23 décembre 2022, le Conseil d'État avait demandé, sous peine d'opposition formelle, que les définitions précitées soient prévues au niveau de la loi, tout en veillant à leur cohérence. Étant donné que l'amendement sous examen répond à ces demandes, l'opposition formelle peut être levée.

Au point 3, vu que les obligations d'immatriculation et d'inscription sur le certificat d'immatriculation découlent de la législation nationale, les références à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules sont à supprimer, pour viser « la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation ».

Amendement 2

Sans observation.

Amendement 3

L'amendement sous examen entend modifier l'ancien article 2, devenu l'article 3, de la loi en projet, afin de remplacer l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1er de la loi de 1955.

Au point 8), le Conseil d'État s'était opposé formellement à l'emploi de la notion de « masse maximale réglementaire ». La disposition critiquée se réfère désormais à « la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ». La notion de « masse maximale réglementaire » ayant été supprimée, l'opposition formelle y relative peut être levée.

Au point 12), les auteurs font droit à la demande du Conseil d'État de supprimer la référence au tramway, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

Quant aux points 28) et 29), le Conseil d'État avait demandé, dans son avis précité du 23 décembre 2023, « de transférer la définition des infractions prévues aux points 28) et 29) à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations ou bien de la prévoir dans un article séparé de la loi de 1955, et ceci afin de rester dans la logique du tableau actuel des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points ».

Or, les auteurs ont supprimé les précisions relatives aux comportements donnant lieu à une réduction de points, sans toutefois les insérer dans une autre disposition de la loi de 1955.

Le Conseil d'État tient à souligner que le principe de la légalité des peines, consacré par l'article 19 de la Constitution, implique, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, « la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire

et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés[1] ». Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle sur le fondement de l'article 19 de la Constitution, que les comportements incriminés soient définis dans la loi formelle.

Il réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Amendement 4

Dans son avis précité du 23 décembre 2022, le Conseil d'État avait demandé, sous peine d'opposition formelle, que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » soit encadré.

Par l'amendement sous examen, les auteurs entendent remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955, pour écrire que « [l]a délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants ».

À titre liminaire, le Conseil d'État tient à relever que l'emploi de la notion de « règlement d'administration publique » n'est plus de mise. La référence y faite par la disposition en projet est dès lors à supprimer.

Le Conseil d'État note ensuite que la phrase liminaire proposée n'encadre nullement le pouvoir d'autorisation qui revient au ministre, mais renvoie cet encadrement à un « règlement d'administration publique » et à un règlement grand-ducal. Or, dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 35 de la Constitution, l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution exige que « la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi »[2]. L'opposition formelle doit dès lors être maintenue sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution.

Amendement 5

L'amendement sous avis modifie l'ancien article 4, devenu article 5 de la loi en projet.

Au paragraphe 1er, le Conseil d'État note, d'une part, que la référence, par la troisième phrase de l'alinéa 1er, aux règlements européens a été supprimée. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée.

D'autre part, une référence au règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE a été insérée à l'alinéa 2 afin de répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État fondée sur l'absence de conditions de réception nationale dans la base légale. L'opposition formelle y relative peut dès lors également être levée.

Il y a toutefois lieu de noter que les auteurs ont supprimé tout renvoi à un règlement grand-ducal pour préciser les modalités de la réception. Or, dans des matières réservées à la loi, le pouvoir spontané du Grand-Duc est exclu. Si les auteurs entendent préciser lesdites modalités par la voie d'un règlement grand-ducal, il y a lieu de conférer au Grand-Duc cette mission conformément aux exigences constitutionnelles en la matière.

Quant aux bases de données instituées, le Conseil d'État s'était interrogé sur la durée de conservation des données en réservant, en l'absence d'explications, sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel. Au paragraphe 7, alinéa 6, il est désormais prévu que les données sont conservées pour une durée respectivement de dix ou de sept ans après la mise hors circulation du véhicule routier.

Au commentaire de l'amendement sous revue, les auteurs expliquent que la durée de dix ans pour la banque de données nationale des véhicules routiers découle de la durée de signalement que prévoit

---

1 Arrêt de la Cour constitutionnelle n° 138/18 du 6 juin 2018 (Mém. A – n° 459 du 8 juin 2018).

2 Arrêt de la Cour constitutionnelle n° 166 du 4 juin 2021 (Mém. A – n° 440 du 10 juin 2021).

le règlement (UE) 2018/1862 du Parlement européen et du Conseil du 28 novembre 2018 sur l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation du système d'information Schengen (SIS) dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale, modifiant et abrogeant la décision 2007/533/JAI du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 1986/2006 du Parlement européen et du Conseil et la décision 2010/261/UE de la Commission, qui permet à un État membre d'introduire certains signalements touchant aux véhicules pendant une période de dix ans[3].

La durée de sept ans pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers découle de l'obligation incombant au Fonds de garantie automobile « d'informer sur demande et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre et survenu au cours des sept dernières années sur, entre autres, le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident et le numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule ».

Vu ces explications relatives aux durées de conservation, le Conseil d'État est en mesure de lever sa réserve de dispense du second vote constitutionnel.

Amendement 6

L'amendement sous revue supprime, à l'ancien article 5, devenu article 6, de la loi en projet, le renvoi à un règlement ministériel par l'article 4*bis*, paragraphe 1er, point 2, de la loi de 1955, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

Amendement 7

Dans son avis précité du 23 décembre 2022, le Conseil d'État avait relevé que les chevauchements dans l'incrimination du non-respect des conditions de l'autorisation spéciale étaient inconcevables au vu du principe de la légalité des peines, consacré par l'article 19 de la Constitution.

Par l'amendement sous avis, les auteurs entendent modifier l'article 7 de la loi en projet afin de ne plus viser, à la phrase liminaire de l'article 7, alinéa 1er, de la loi de 1955, le point 2 de l'article 3 de la loi de 1955. Ainsi, le non-respect des conditions relatives à « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » n'est plus soumis à la sanction prévue à l'article 7, alinéa 1er. L'opposition formelle peut dès lors être levée.

Amendement 8

L'amendement sous examen a pour objet de fournir une base légale au pouvoir du ministre de retirer ou de suspendre l'autorisation spéciale. L'opposition formelle émise par le Conseil d'État à cet égard peut donc être levée.

Amendement 9

Par l'amendement sous avis, les auteurs entendent répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État relative à l'article 12, point 1°, de la loi en projet, modifiant l'article 13 de la loi de 1955, qui était basée sur le principe de la personnalité de la peine.

Ainsi, seul est désormais visé le conducteur du véhicule ayant conduit, à nouveau, un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable.

L'opposition formelle peut dès lors être levée.

---

3 « Conformément à l'article 38 du règlement précité, les États membres peuvent introduire des signalements concernant des objets recherchés aux fins d'une saisie ou à titre de preuve dans une procédure pénale pour des objets facilement identifiables et notamment pour des véhicules à moteur, indépendamment de leur système de propulsion ou encore les certificats d'immatriculation de véhicules et les plaques d'immatriculation de véhicules qui ont été volés, détournés, égarés ou invalidés ou qui sont prétendument de tels documents mais qui sont des faux. Conformément à l'article 38 du prédit règlement, un État membre peut introduire un signalement concernant des objets aux fins des articles 36 et 38 pour une période de dix ans. Conformément à l'article 8 du règlement précité, des informations supplémentaires sont échangées au moyen de l'infrastructure de communication. Il incombe aux États membres de fournir les moyens techniques et humains nécessaires pour assurer la disponibilité continue et l'échange rapide et efficace d'informations supplémentaires. Afin de pouvoir répondre aux demandes d'information supplémentaires et dans la mesure où ces signalements peuvent être introduits pour une période de dix ans, la durée de conservation des données enregistrées dans les bases de données visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 est fixée à dix ans ».

Amendement 10

Par l'amendement sous examen, les auteurs entendent modifier l'article 26 de la loi en projet afin de préciser quels véhicules sont visés par l'article 2, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. L'opposition formelle émise par le Conseil d'État pour cause d'insécurité juridique peut donc être levée.

Amendements 11 à 16

Sans observation.

Amendement 17

L'amendement sous revue insère dans la loi en projet un nouvel article 37 modifiant l'article 4, paragraphe 1er, alinéa 1er, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Si le titulaire du certificat d'immatriculation est ajouté à la phrase liminaire, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu d'y insérer une référence à la lettre b) du même alinéa.

Amendements 18 à 20

Sans observation.

Amendement 21

Par l'amendement sous revue, les auteurs entendent insérer dans la loi en projet un nouvel article 42 qui modifie l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Or, si la disposition en projet insère la précision que la commission est « instituée en vertu de l'article 2 » de la loi de 1955, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu de supprimer le renvoi, par la disposition à modifier, à un règlement grand-ducal pour déterminer « [l]e fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit ». En effet, un tel renvoi figure d'ores et déjà à l'article 2 de la loi de 1955 tel qu'amendé par l'amendement 2.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Observations générales

Les références aux dispositions figurant dans le dispositif et, le cas échéant, dans ses annexes se font en principe sans rappeler qu'il s'agit du « présent » acte, article, paragraphe, point, alinéa ou groupement d'articles.

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

Lorsqu'il est recouru à la formule « loi précitée du […] », le terme « précitée » est à insérer entre la nature et la date de l'acte dont l'intitulé complet a déjà été mentionné. Dans cette hypothèse, il y a lieu d'omettre le terme « modifiée » même si la loi en question a déjà fait l'objet de modifications.

Amendement 1

À l'article 1er, à l'article 1er*bis*, il n'y a pas lieu de rédiger les notions à définir en caractères italiques, mais plutôt de les entourer de guillemets.

Amendement 5

À l'article 5, à l'article 4, paragraphe 1er, alinéa 3, il est relevé que lorsqu'un acte est cité, il faut veiller à reproduire son intitulé tel que publié officiellement, indépendamment de sa longueur, sauf s'il existe un intitulé de citation. Il y a dès lors lieu de se référer au « règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers » et au « règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et

du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ».

À l'article 5, à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 2, première phrase, il y a lieu d'écrire « Le ministre a, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1er du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement […] ».

À l'article 5, à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, deuxième phrase, il y a lieu d'écrire correctement « banque de données ».

Amendement 7

À l'article 7, à l'article 7, alinéa 1er, une espace est à insérer après la virgule précédant les termes « point 1 et points 3 à 11 ».

Amendement 14

À l'article 35, à l'article 29, il y a lieu d'accorder le terme « précité » au genre féminin.

Amendement 15

Le texte de l'article 31 à remplacer est à entourer de guillemets et à faire précéder du numéro d'article afférent qui est souligné au lieu d'être mis en gras, pour mieux le distinguer du numéro des articles de l'acte modificatif.

Amendement 17

À l'article 37, à l'article 4, il y a lieu de viser avec précision l'endroit en cause, à savoir le paragraphe 1er, alinéa 1er. Il convient, par ailleurs, de reformuler la disposition proposée pour écrire, à l'article 4, paragraphe 1er, alinéa 1er « de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ».

Amendement 20

À l'article 41, à l'article 3, il y a lieu de rédiger le terme « article » en toutes lettres.

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 22 votants, le 11 juillet 2023.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7985/07

N° 7985[7]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant:

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

* * *

AMENDEMENTS PARLEMENTAIRES

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

(12.7.2023)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir une série d'amendements au projet de loi mentionné sous rubrique, adoptés par la Commission de la Mobilité et des Travaux publics au cours de sa réunion du 12 juillet 2023.

Je joins en annexe, à toutes fins utiles, un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés (figurant en caractères gras).

*

AMENDEMENTS

Amendement 1 – Article 3, point 28) et article 7, lettre q) – suppression

La commission propose de supprimer le point 28) de l'article 3 du projet de loi :

« Art. 3.

(…)

~~**28)**~~	~~**l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers**~~	~~**2 points**~~

»

Art. ~~7.~~ 6.

d) **~~Quatre~~ Trois** nouvelles lettres p), q), **et** r) **~~et s)~~** sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;

~~q) inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2*bis* ;~~

~~r~~ q) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, ~~ou~~ le détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, du véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

~~s~~ r) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4 250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. » »

Commentaire de l'amendement 1

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer à l'endroit de l'article 3 le point 28) du tableau, de même que la lettre q) figurant à l'article 7 de sorte que le comportement n'est plus incriminé et que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être. Cette décision a son fondement dans la volonté de ne pas rompre avec la logique actuelle selon laquelle les comportements incriminés par la loi sont détaillés par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Afin de remédier à cet état de fait et de respecter le principe consacré par l'article 19 de la constitution qui prévoit d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés, une refonte complète de l'article 2*bis* et 7 s'avère nécessaire lors d'un projet futur afin de détailler les comportements incriminés dans la loi de 1955.

À noter que suite à la suppression du point 28), le nouveau point 29) est renuméroté en nouveau point 28).

Amendement 2 – Article 4 – suppression

La commission propose de supprimer l'article 4 du projet de loi :

~~« Art. 4. L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :~~

~~1° La phrase liminaire est remplacée par le libellé suivant :~~

~~« La délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants : »~~

2° Le point 9 est remplacé par le libellé suivant :

« 9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules routiers au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ; »

3° Deux nouveaux points 10 et 11 sont ajoutés avec les libellés suivants :

« 10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules routiers précédemment immatriculés pour lesquels un ou plusieurs documents déterminés par voie de règlement grand-ducal et nécessaires à l'immatriculation font défaut ;

11. l'équipement de véhicules routiers avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires » »

Commentaire de l'amendement 2

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note ensuite que la phrase liminaire proposée n'encadre nullement le pouvoir d'autorisation qui revient au ministre, mais renvoie cet encadrement à un « règlement d'administration publique » et à un règlement grand-ducal. Or, dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 35 de la Constitution, l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution exige que « la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi »

L'opposition formelle doit dès lors être maintenue sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer l'article 4 du projet de loi, de sorte que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être.

Par conséquent, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents.

Amendement 3 – Nouvel article 36 (ancien article 37)

La commission propose de modifier le nouvel article 36 (ancien article 37) comme suit :

« Art. ~~37~~ 36. ~~À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ».~~

À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le paragraphe 1er, alinéa 1er, est remplacé par le libellé suivant :

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :

a) les données relatives aux véhicules

b) les données relatives aux propriétaires, détenteurs des véhicules routiers ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. » »

Commentaire de l'amendement 3

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note que l'amendement 17 insère dans la loi en projet un nouvel article 37 modifiant l'article 4, paragraphe 1er, alinéa 1er, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Si le titulaire du certificat d'immatriculation est ajouté à la phrase liminaire, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu d'y insérer une référence à la lettre b) du même alinéa.

La commission parlementaire propose de suivre le raisonnement du Conseil d'État et d'ajouter également la référence à la lettre b) du même alinéa.

Je vous saurais gré, Monsieur le Président, si le Conseil d'État pouvait émettre son avis de façon à permettre à la Chambre des Députés de procéder au vote sur le projet de loi sous rubrique encore avant les vacances d'été de l'année en cours.

J'envoie copie de la présente au Ministre aux Relations avec le Parlement avec prière de transmettre les amendements aux instances à consulter.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.

Le Président de la Chambre des Députés,
Fernand ETGEN

*

TEXTE COORDONNE MODIFIE

(Les **amendements parlementaires** sont indiqués en caractères **gras**, les textes repris du Conseil d'État figurent en caractères soulignés)

PROJET DE LOI

modifiant :

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Chapitre 1er– Modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1er. Un article 1*bis*, libellé comme suit, est inséré après l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« Art. 1*bis*.

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. « Propriétaire d'un véhicule routier » : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.
2. « Détenteur d'un véhicule routier » : toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.
3. « Titulaire d'un certificat d'immatriculation » : la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé ~~conformément à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999~~

~~relative aux documents d'immatriculation des véhicules~~ et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation conformément à l'annexe I de la prédite directive.

4. « Identifiant unique du véhicule » : une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier. »

Art. 2. À l'article 2 de la même loi, le paragraphe 1er est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, le point 6) est remplacé par le libellé suivant :

« 6) a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription. »

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

« Il est institué une Commission spéciale des permis de conduire dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé au ministre sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues à l'alinéa 1er, points 1), 2), 3), 5) et 6).

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

Art. 3. À l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués :

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11*bis*	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	a) la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées à l'article 13, point 12, alinéa 1er b) le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule automoteur ou de la remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points

8)	a) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11 b) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse en charge excède la masse accordée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser la masse maximale autorisée, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule, ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11	4 points
9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	a) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin	4 points
13)	le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant	4 points
14)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
15)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points

16)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 10) ci-avant	2 points
17)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés	2 points
18)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
19)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
20)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
21)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
22)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
23)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
24)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la mise en circulation du véhicule automoteur ou de la remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
25)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
26)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
27)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
~~**28)**~~	~~**l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers**~~	~~**2 points**~~
~~**29)**~~**28)**	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 points

»

~~**Art. 4. L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :**~~

~~**1° La phrase liminaire est remplacée par le libellé suivant :**~~

~~**« La délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants : »**~~

~~2° Le point 9 est remplacé par le libellé suivant :~~

~~« 9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules routiers au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ; »~~

~~3° Deux nouveaux points 10 et 11 sont ajoutés avec les libellés suivants :~~

~~« 10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules routiers précédemment immatriculés pour lesquels un ou plusieurs documents déterminés par voie de règlement grand-ducal et nécessaires à l'immatriculation font défaut ;~~

~~11. l'équipement de véhicules routiers avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires » »~~

Art. ~~5.~~ 4.L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux directives européennes de réception. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, les véhicules routiers doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par la Société Nationale de Certification et d'Homologation, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné, conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 précité.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement (UE) n°167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement (UE) n°168/2013 du 15 janvier 2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Tout changement de propriétaire ou de détenteur pour un véhicule routier en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une transcription du certificat d'immatriculation. Le changement du titulaire du certificat d'immatriculation pour un véhicule routier en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une nouvelle immatriculation de ce véhicule. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« À condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé :

1. par le propriétaire, le futur détenteur du véhicule routier ou futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ainsi que par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a

été réservé ou alloué au futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier en vue de son immatriculation :

a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule routier et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule routier de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le bureau de l'Administration des douanes et accises et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ;

b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions de l'article 4*bis*, paragraphe 3, point 2 ;

c) sur le trajet direct du véhicule routier vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection ;

2. par une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à cette personne physique ou morale :

a) à l'occasion de la présentation du véhicule routier à un client, dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou de l'entrepôt du véhicule, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal ;

b) dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou du point de réparation du véhicule ;

c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin. »

3° Au paragraphe 3, les alinéas 1 et 2 sont remplacés par le libellé suivant :

« En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences légales applicables.

À défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1er, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er, d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries. »

4° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (4) Les modifications et les transformations d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1er avant la remise en circulation sinon, si le véhicule routier est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues. »

b) À l'alinéa 2, la première phrase est supprimée.

c) Un nouvel alinéa est inséré *in fine* avec le libellé suivant :

« Si la transformation ou modification n'a pas fait l'objet d'une inscription au champ « remarques » du certificat d'immatriculation, conformément aux exigences reprises sous l'alinéa 1er, au moment de la présentation du véhicule routier à un contrôle technique, une défectuosité ou non-conformité majeure est constatée. Un certificat de contrôle technique est délivré conformément aux dispositions prévues à l'article 4*bis*, paragraphe 4, point 2. »

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 2, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un titulaire d'un certificat d'immatriculation déterminé. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulières de numéros dictées par des considérations de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier. »

c) L'alinéa 4, est remplacée par le libellé suivant :

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal. »

d) L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant :

« Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'à la mise hors circulation, la destruction ou l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant. »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

b) L'alinéa 2 est supprimé.

c) À la suite de l'alinéa 1er, sont insérés cinq alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Le ministre a ~~dispose~~, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1er du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de ~~de~~ données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier. »

d) A l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

7° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant :

« (8) La validité du certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque :

a) l'échéance de validité est atteinte ;

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

c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;

d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;

e) le véhicule routier est immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation ;

f) le véhicule routier a été modifié ou transformé en violation d'une des modalités prévues au paragraphe 4 ;

g) pour un véhicule routier soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

h) pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

i) pour un véhicule routier soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

j) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation n'a plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg depuis plus de 6 mois ;

k) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation dont le véhicule routier doit être présenté à un contrôle technique supplémentaire conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 3 ne dispose plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg.

La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur du véhicule routier de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique. »

8° Au paragraphe 10, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« (10) Le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule routier peut référer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

Art. ~~6.~~ 5. L'article 4*bis* de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1erest modifié comme suit :

a) L'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

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

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
   a) les camionnettes ;
   b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg ;
   c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris ~~celle~~ la place du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances ;
   d) les remorques destinées au transport de personnes.
2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et, pour les véhicules suivants :
   a) les autobus et les autocars ;
   b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;
   c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3 500 kg.
3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
   a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h ;
   b) les véhicules historiques ;
   c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.
4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2 et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an. »

b) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 4 avec le libellé suivant :

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

c) L'alinéa 5 ancien, devenu l'alinéa 6, est remplacé par le libellé suivant :

« Sans préjudice de l'alinéa qui précède, chaque contrôle technique supplémentaire réalisé plus de huit semaines avant l'expiration du certificat de contrôle technique en cours de validité, est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dans les conditions reprises à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. Toutefois, la validité du certificat de contrôle technique établi suite à un contrôle technique volontaire, ne relevant aucune défectuosité majeure ou critique, ne peut être inférieure à celle inscrite sur le certificat de contrôle technique précédent. »

d) L'alinéa 6 ancien, devenu l'alinéa 7, est remplacé par le libellé suivant :

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

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

2° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 3, point 2 les lettres b) et c) sont remplacées par le libellé suivant :

« b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ;

c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier et le lieu où le véhicule routier sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« Le contrôle technique complémentaire qui ne révèle aucune défectuosité ni non-conformité, réalisé suite à la constatation d'une défectuosité majeure ou critique lors d'un contrôle technique périodique, donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité :

a) d'un an, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 1 et 2 ;

b) de deux ans, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 3 ;

c) de deux ans pour le contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite au premier contrôle technique périodique, sans pour autant dépasser une durée de 6 ans à compter de la première mise en circulation du véhicule routier, et d'une validité d'un an pour chaque contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite à un contrôle technique périodique ultérieur, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 4. »

c) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 5 avec le libellé suivant :

« Toutefois, les véhicules routiers dont question au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 2 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique, suite à la constatation d'une défectuosité ou une non-conformité mineure, ayant une incidence directe sur la sécurité du véhicule, faire l'objet d'un contrôle technique complémentaire endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique. Si aucune défectuosité ni non-conformité n'est constatée, le contrôle technique complémentaire donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an. »

d) À l'alinéa 8 ancien, devenu l'alinéa 9, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après le passage au contrôle technique au propriétaire, détenteur du véhicule routier ou au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

3° Au paragraphe 7, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« (7) Le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule routier peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

Art. ~~7.~~ 6. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1er est modifié comme suit :

a) Les termes « , point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».

b) Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

c) Une nouvelle phrase est ajoutée *in fine* libellée comme suit :

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, le nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

b) Les lettres l) et m) sont remplacées par le libellé suivant :

« l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la conduite du véhicule ou ensemble de véhicules couplés ;

m) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, du véhicule automoteur ou de la remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis ; »

c) La lettre o) est remplacée par le libellé suivant :

« o) – inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;

– inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

d) **~~Quatre~~ Trois** nouvelles lettres p), q), **et** r) **~~et s)~~** sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;

~~q) inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers;~~

~~r)~~ q) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, du véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

~~s)~~ r) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4 250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. »

Art. ~~8.~~ 7. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parqué pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique, et que son propriétaire, son détenteur

ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

2° À l'alinéa 3, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité de la circulation routière, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

3° L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant :

« Est également considéré comme abandonné le véhicule qui a été immobilisé dans les conditions des hypothèses sous 2) et 4) du paragraphe 1er de l'article 17, et qui n'a pas été déplacé dans les 8 jours après l'échéance du délai que les membres de la Police grand-ducale ont imparti pour ce faire à son conducteur, à son propriétaire, à son détenteur ou au titulaire de son certificat d'immatriculation. »

Art. ~~9.~~ 8. L'article 10*bis* de la même loi est abrogé.

Art. ~~10.~~ 9. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

1° Les paragraphes 1 et 3 sont renumérotés en (1) et (3).

2° Au paragraphe 1er, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée. »

3° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés au paragraphe 1er, ou si une surcharge est détectée via un système de pesage automatisé, dont les modalités de fonctionnement sont précisées par un règlement grand-ducal, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

4° Deux nouveaux paragraphes sont insérés à la suite du paragraphe 6 libellés comme suit :

« (7) Le dépassement de la masse maximale autorisée ne constitue pas une infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé au ministre quant à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses règlementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission.

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. »

Art. ~~11.~~ 10. L'article 12 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) Au point 2., le point iii est supprimé.

b) Un nouveau point 3*bis*. est inséré avec le libellé suivant :

« 3*bis*. Par dérogation au point 2, si l'indice grave y visé consiste en ce que la personne concernée :

a) reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,

b) est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,

c) est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur,

d) présente des signes manifestes d'influence, une ou de plusieurs des substances prévues au point 1, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique,

les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés au point 2 et la personne concernée doit se soumettre à une prise de sang et d'urine conformément au point 3. »

c) Le point 13 est remplacé par le libellé suivant :

« 13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir une prise de sang et d'urine à l'effet de déterminer si elle se trouve sous l'emprise de telles substances. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est doublée.

Le résultat de la prise de sang fait foi.

En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée est astreinte à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. »

2° Le paragraphe 4*bis* est modifié comme suit :

a) Au point 2~~.~~, les termes « g par litre de sang ou à 0,25 g » sont remplacés par les termes « g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool ».

b) Au point 3, les termes « ni d'aucune autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique » sont insérés derrière le chiffre « 4 ».

3° Le paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant :

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

Art. ~~12.~~ 11. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

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

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule routier, titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule la mise en circulation d'un véhicule routier sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau le délit spécifié à l'alinéa~~s~~ 2 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable. »

2° Au point 13, alinéa 1er, la première phrase est remplacée par la phrase suivante :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4*bis*, points 1 et 3, et paragraphe 6, point 1, commis moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, les membres de la Police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. »

Art. ~~13.~~ 12. À l'article 14, alinéa 2 de la même loi, les ~~mots~~ termes « les articles 42 et 43 » sont remplacés par les ~~mots~~ termes « l'article 31 ».

Art. ~~14.~~ 13. À l'article 14*bis* de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Si l'auteur d'une infraction à la réglementation sur l'arrêt, le stationnement et le parcage est resté inconnu, mais que le véhicule ayant servi à la commettre a été identifié, le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier est tenu au paiement de l'avertissement taxé ou de l'amende, à prononcer par la juridiction pénale, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un cas de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur de l'infraction. »

Art. ~~15.~~ 14. À l'article 16, alinéa 2 de la même loi, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Le conducteur contrevenant et le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier sont solidairement responsables du paiement de ces frais. »

Art. ~~16.~~ 15. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est modifié comme suit :

1. Le point 3 est remplacé par le libellé suivant :

« 3) le conducteur, le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier omet de déplacer le véhicule sur première réquisition d'un membre de la police grand-ducale ; »

2. Le point 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent du poids total maximum autorisé ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler. Sans préjudice de l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 2, il en est de même en cas de défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation ou en cas de modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

b) À l'alinéa 2, le point 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent de la masse maximale autorisée ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation , soit une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

2° Au paragraphe 5, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant, dans l'hypothèse de l'alinéa précédent 3, le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier peut, en vue de retirer son véhicule d'une fourrière, exercer les recours prévus à l'article 14 en cas de saisie d'un véhicule ou d'interdiction de conduire prononcées par ordonnance d'un juge d'instruction. »

3° Le paragraphe 6 est remplacé par le libellé suivant :

« *Paragraphe 6*

Lorsqu'un véhicule n'est pas retiré de la fourrière dans les formes du paragraphe 5, son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation est informé au plus tard dans les 72 heures. Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation de celui-ci ; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal.

La constatation par les membres de la Police grand-ducale de l'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier vaut information.

Les investigations opérées en vue de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier sont constatées dans un rapport.

En cas d'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, ce véhicule peut, de l'accord du procureur d'Etat, être considéré comme délaissé. »

4° Au paragraphe 7, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Un véhicule peut, de l'accord du procureur d'Etat, être considéré comme délaissé en cas de non enlèvement de la fourrière dans un délai de 30 jours après que le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier était en droit de l'enlever. »

5° Au paragraphe 8, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les frais précités et les amendes éventuelles sont à prélever sur le produit de la vente d'un véhicule délaissé intervenant dans les conditions du présent paragraphe. L'excédent éventuel est versé à la Caisse de consignation et est tenu à la disposition du propriétaire du véhicule ou de ses ayants cause. Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant de ces frais et amendes, ou lorsque le véhicule est détruit, le propriétaire ou ses ayants cause restent tenus de cette dette à l'égard de l'Etat ; celle-ci sera recouvrée comme en matière d'enregistrement. »

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs

Art. ~~17.~~ 16. À l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, les termes « pour cent » sont insérés derrière le nombre « 30 ».

Art. ~~18.~~ 17. À l'article 3, point 3 de la même loi, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie. Ils ont une durée de validité de cinq ans. »

Art. ~~19.~~ 18. À l'article 7, paragraphe 1erde la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3. »

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Art. ~~20.~~ 19. L'article 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, le point 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. identifier le conducteur, le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1. ; »

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) Au sens de la présente loi, on entend par « donnée », toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2, paragraphe 1er, point 1° de la loi du 1er août 2018 relative à la

protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale. »

Art. ~~21.~~ 20. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1 de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 1er, point 1 est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1er , point 1, lorsque celle-ci est constatée au moyen des appareils automatiques, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

Art. ~~22.~~ 21. L'article 7*bis* de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites 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, pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que titulaire, détenteur ou propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale titulaire du certificat d'immatriculation, détenteur ou propriétaire du véhicule, ces informations sont valablement faites 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. »

Art. ~~23.~~ 22. À l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Les modalités de ces dispositions sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Art. ~~24.~~ 23. À l'article 12 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, point 2°, du Code pénal. »

Chapitre 4 – Modification de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Art. ~~25.~~ 24. À l'article 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la lettre l), troisième tiret, est modifiée comme suit :

« – dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'Etat du domicile ou du détenteur, ou à défaut de détenteur, du propriétaire du véhicule ; »

Art. ~~26.~~ 25. À l'article 2, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe soit au futur titulaire du certificat d'immatriculation soit au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance,

l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. »

Art. ~~27.~~ 26. À l'article 5 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur du véhicule, de tout titulaire du certificat d'immatriculation et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée. »

Art. ~~28.~~ 27. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. L'entreprise d'assurance et le Bureau sont subrogés dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la détention ou la conduite du véhicule a été obtenue contre le gré du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. »

2° Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4. Un règlement grand-ducal peut prescrire que l'assureur aura un recours contre l'assuré, lorsque le nombre de personnes transportées a excédé celui des places inscrites sur le certificat d'immatriculation ou en cas de transport de personnes sur des places non inscrites. »

Art. ~~29.~~ 28. À l'article 12 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi ~~modifiée~~ précitée du 14 février 1955 ~~précitée~~ par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA », agissant pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions conformément à l'article 4, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955. »

Art. ~~30.~~ 29. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, les termes « de transfert de propriété du véhicule » sont remplacés par les termes « changement de titulaire du certificat d'immatriculation » et les termes « le seul effet de ce transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12. »

Art. ~~31.~~ 30. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, point 2, premier et deuxième tirets, les ~~mots~~ termes « au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les ~~mots~~ termes « au sens de l'article 43, point 17, la lettre c) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

2° L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée à l'alinéa 1er, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces

informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire de la banque de données nationale des véhicules routiers et peuvent être transmises au Fonds par le biais d'un système informatique, sur base du numéro d'identification et du numéro d'immatriculation du véhicule le cas échéant. »

Art. ~~32.~~ 31. À l'article 23 de la même loi, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Toute entreprise d'assurances établie membre du Fonds est en outre tenue de fournir au Fonds les noms, prénoms et adresses des représentants chargés du règlement des sinistres nommés en application de l'article 49, paragraphe 1er, lettre h) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

Art. ~~33.~~ 32. À l'article 27 de la même loi, les ~~mots~~ termes « à l'article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les ~~mots~~ termes « aux articles 303 et 305 de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances ».

Art. ~~34.~~ 33. À l'article 28 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10°000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

Art. ~~35.~~ 34. À l'article 29 de la même loi, les ~~mots~~ termes « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont remplacés par le mot « précité ».

Art. ~~36.~~ 35. L'article 31 de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 31. La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er lettre e). L'attestation de couverture d'assurance est communiquée par voie électronique sécurisée par l'entreprise d'assurances autorisée qui a conclu le contrat d'assurance à la SNCA, et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4 paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, ou a été suspendu ou interrompu, l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi ~~modifiée~~ précitée du 14 février 1955 ~~précitée~~ par la SNCA. À défaut d'un contrat en vigueur ou d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Les spécifications relatives à la communication précitée ainsi que les données techniques échangées sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Chapitre 5 – Modification de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Art. ~~37.~~ 36. ~~À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ».~~

A l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le paragraphe 1er, alinéa 1er, est remplacé par le libellé suivant :

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au

fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant:

a) les données relatives aux véhicules

b) les données relatives aux propriétaires, détenteurs des véhicules routiers ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

Art. ~~38.~~ 37. À l'article 5 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée. »

Art. ~~39.~~ 38. Un intitulé est inséré à l'article 6 de la même loi avec le libellé suivant :

« Art. 6. Données à caractère personnel ».

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

Art. ~~40.~~ 39. L'article 1er, lettre a), de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, est remplacé par le texte suivant :

« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier, d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges, ainsi que les demandes en réservation ou en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ; »

Art. ~~41.~~ 40. L'article 3 de la même loi est complété par les alinéas suivants :

« Aucune taxe relative à la demande en obtention d'un certificat d'immatriculation et le cas échéant en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé visés à l'art. 1er sub a) n'est perçue à charge du conjoint survivant en cas de transcription à son nom du véhicule dont il a hérité.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation visé à ~~l'art.~~ l'article 1er en cas de vol de ce dernier, attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation. »

Chapitre 7 – Modification de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

« **Art. ~~42.~~ 41.** L'article 2, alinéa 1er, de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié comme suit :

1° À ~~l'alinéa 1er,~~ la première phrase, les termes « instituée en vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont insérés après les termes « commission médicale. »

2° La deuxième phrase est supprimée ».

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

28

Session ordinaire 2022-2023

TS/JCS P.V. MOBTP 28

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 12 juillet 2023

(*la réunion a eu lieu par visioconférence*)

Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 27 octobre 2022, 11 mai 2023, 15 juin 2023 et du 6 juillet 2023

2. 8221 Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

   - Désignation d'un Rapporteur
   - Présentation du projet de loi
   - Examen de l'avis du Conseil d'État

3. 8112 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
   - Rapporteur : Madame Chantal Gary

   - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État

4. 7985 Projet de loi modifiant :
   1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
   2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
   3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
   4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
   5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
   6° la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ;
   7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
   - Rapporteur : Madame Chantal Gary

   - Examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État

5. Divers

*

Présents : Mme Barbara Agostino, M. Frank Colabianchi, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, M. Marc Hansen, Mme Cécile Hemmen, M. Aly Kaes, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber

Mme Félicie Weycker, M. Alain Disiviscour, M. Claude Paquet, M. Pol Philippe, M. Marc Reiter, Mme Vénéré Dos Reis, Mme Stefanie Coimbra, du Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Félix Eischen, M. Marc Goergen, M. Marc Spautz, M. Serge Wilmes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation des projets de procès-verbal des réunions des 27 octobre 2022, 11 mai 2023, 15 juin 2023 et du 6 juillet 2023

Les projets de procès-verbal des réunions des 27 octobre 2022, 11 mai 2023, 15 juin 2023 et du 6 juillet 2023 sont approuvés à l'unanimité des membres présents de la commission parlementaire.

2. 8221 Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

À titre liminaire, la commission désigne Mme Jessie Thill Rapportrice du projet de loi.

Il est procédé à une brève présentation du projet de loi. Pour le détail il y a lieu de se référer au document parlementaire 8221^{00}.

Le projet de loi a comme objet d'autoriser le Gouvernement à faire procéder aux travaux liés à la construction de nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg et d'en financer la réalisation. Le coût total des travaux et prestations est estimé à 85.737.600,00 d'euros et comprend les travaux de construction, le raccordement au pipeline existant, les frais d'études - y inclus ceux déjà engagés - et les mesures compensatoires afférentes.

Le projet vise à remplacer le dépôt de carburant actuel – vétuste et d'une capacité limitée à 8.000 m^3 - par six réservoirs de 5.000 m^3 sur un site différent (Höhenhof). La multiplication des capacités de stockage par 3,75 et leur

répartition sur six réservoirs permettra non seulement de mieux affronter d'éventuelles perturbations ou défaillances des conduites souterraines approvisionnant l'aéroport en kérosène, mais aussi de pouvoir stocker à l'avenir – outre le kérosène classique – plusieurs types de carburants dont ceux basés sur les énergies renouvelables.

Les coûts pour les travaux d'installation de la conduite reliant le dépôt de carburant projeté au pipeline de ravitaillement CEPS en provenance de Bitburg (Central Europe Pipeline System de l'OTAN) et l'intégration dans le dépôt de carburant d'installations liées à l'approvisionnement en carburant militaire sont estimés à approximativement 5 millions d'euros, respectivement à environ 5,8 pour cent des coûts totaux. Cette dépense pourra être comptabilisée au titre de l'effort de défense. Compte tenu des composantes relevant de l'infrastructure militaire, il est proposé que l'État finance le projet et devienne propriétaire des nouvelles infrastructures pétrolières.

Les infrastructures actuelles datent des années 1970 et arrivent en fin de vie technique. Pour cette raison l'Inspection du Travail et des Mines et l'Administration de l'environnement ont accordé une ultime prolongation de l'autorisation d'exploitation des installations existantes jusqu'au 31 mars 2024. Compte tenu de l'expiration de cette autorisation, la réalisation de ce projet est donc urgente.

Ce projet de construction d'un dépôt de carburant aviation à l'aéroport de Luxembourg figurait déjà sur la liste des projets soumise à l'approbation de la Chambre des Députés en vue d'obtenir l'autorisation d'engager des dépenses pour l'élaboration d'un avant-projet détaillé et fut approuvée par le vote d'une motion lors du débat d'orientation sur le financement des grands projets d'infrastructure réalisés par l'État du 2 avril 2020. Par ailleurs, le projet avait initialement été évalué à un montant ne nécessitant pas de loi de financement, à savoir 35 millions d'euros, le raccordement au pipeline inclus. Or, les offres reçues dépassent largement le montant de 40 millions de sorte qu'ils nécessitent désormais l'élaboration et l'adoption d'une loi spéciale de financement, allongeant le délai pour la conclusion du marché et retardant le début des travaux.

L'écart entre l'estimation initiale et les offres s'explique principalement par l'explosion des prix des matières premières et de l'énergie, dont l'ampleur n'était pas envisageable au moment du lancement de la procédure négociée avec mise en concurrence préalable.

Article 1er

L'article 1er arrête le principe de l'autorisation gouvernementale de procéder à la mise en œuvre du projet de loi. La partie des travaux concernée par la présente loi, à savoir la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg, est avancée jusqu'au stade de l'APD.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

La commission parlementaire en prend note et n'a pas non plus d'observation à formuler.

Article 2

L'article 2 détermine l'enveloppe budgétaire servant au financement du projet, rattachée à l'indice semestriel des prix de la construction au 1er octobre 2021 (valeur 924,32). Il comporte en outre la clause usuelle d'adaptation des coûts à l'évolution de cet indice.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

Article 3

L'article 3 précise que les dépenses engendrées seront inscrites à charge des crédits du Ministère de la Mobilité et des Travaux publics et de la Direction de la Défense du Ministère des Affaires étrangères et européennes.

L'article n'appelle pas d'observation de la part du Conseil d'État dans son avis du 11 juillet 2023.

La commission parlementaire décide de reprendre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État émises dans son avis du 11 juillet 2023.

La commission parlementaire retient qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission.

3. 8112 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note, pour ce qui concerne l'observation liminaire accompagnant l'amendement sous revue, que les auteurs de l'amendement n'entendent pas donner suite à l'opposition formelle relative à la phase de transition supplémentaire qu'aurait instituée la loi en projet, au motif que la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE imposerait, à partir du 23 mai 2023, l'équipement, mais non l'utilisation, d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule.

Les auteurs expliquent qu'« [à] l'analyse des points énumérés au point 3 de la prédite annexe [I] et du tableau indiquant les points sur lesquels doit porter le contrôle ainsi que les normes minimales et les méthodes recommandées de contrôle, on constate que chaque point faisant référence à un tel dispositif permettant la connexion à l'interface électronique des véhicules, le fait à titre optionnel en indiquant la méthode de contrôle suivie des termes « et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule ». Il en va ainsi pour tous les points de contrôle se référant à un tel dispositif, à savoir les points suivants : « 1.6. Système antiblocage (ABS) », « 1.7. Système de freinage électronique (EBS) », […], « 7.11. Compteur kilométrique (si disponible) (X) » et « 7.12. Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé) ». Il en résulte que

l'utilisation de ce dispositif n'est pas rendue obligatoire dans le cadre du contrôle technique par la directive. »

Bien que les auteurs aient omis de faire mention, dans leur observation liminaire, du point 13 de la section 7 de l'annexe I, introduite par la directive déléguée (UE) 2021/1717 de la Commission du 9 juillet 2021 modifiant la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil pour mettre à jour certaines désignations de la catégorie de véhicules et faire figurer le système eCall dans la liste des éléments à contrôler, les méthodes, les causes de la défaillance et l'évaluation des défaillances visées aux annexes I et III de ladite directive, ils ont soumis leur position à la Commission européenne qui s'est montrée d'accord avec le point de vue adopté par le Gouvernement, à savoir que la directive impose l'équipement, mais non l'utilisation, d'un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule.

Considérant que les auteurs se sont concertés avec la Commission européenne à cet égard, et s'appuyant sur un échange de courriels entre ces derniers, le Conseil d'État peut s'accommoder de la position prônée par les auteurs, de sorte que l'opposition formelle à l'égard de la phase de transition supplémentaire n'a plus lieu d'être.

La commission parlementaire note que l'opposition formelle à l'égard de la phase de transition supplémentaire est levée.

Pour ce qui est des amendements concernant l'article 1er, la Haute Corporation note que la commission parlementaire entend adresser trois oppositions formelles émises par elle dans son avis précité du 25 avril 2023.

Premièrement, le renvoi par le projet de loi, dans sa teneur initiale, à un règlement grand-ducal pour fixer les critères de choix du prestataire de service, a été supprimé. Les auteurs de l'amendement optent désormais pour un renvoi à la loi modifiée du 3 juillet 2018 sur l'attribution de contrats de concession, de sorte que le choix du prestataire tomberait sous le régime de ladite loi.

Afin de justifier ce choix, la commission parlementaire avance que « compte tenu du fait que ce prestataire fait des investissements considérables sans être certain de pouvoir les amortir et qu'il est soumis aux aléas du marché, il est proposé d'opter pour un contrat de concession de service plutôt qu'un agrément. Un système d'agrément et la présence de plusieurs prestataires pourraient se révéler inopportuns alors que tous les prestataires ne disposeraient pas des mêmes ressources afin d'alimenter leurs recueils d'informations techniques respectifs et cela pourrait résulter en une inégalité des informations fournies aux organismes de contrôle technique ».

Au vu des explications fournies par la commission parlementaire et étant donné que la disposition sous avis ne se lit plus comme un système d'agrément, le Conseil d'État peut lever son opposition formelle émise dans son avis précité du 25 avril 2023. Afin de refléter la volonté de choisir un seul prestataire, il y a toutefois lieu de remplacer le terme « sélectionné » par le terme « désigné ».

La commission décide de suivre la proposition du Conseil d'État de remplacer le terme « sélectionné » par le terme « désigné ».

Deuxièmement, le Conseil d'État constate que la référence aux « voitures automobiles à personnes et [...] camionnettes dont la première immatriculation

au sein de l'Union européenne a eu lieu après le 1er janvier 2021 » a été remplacée par une référence aux « voitures particulières neuves et [...] véhicules utilitaires légers neufs immatriculés à partir du 1er janvier 2021 », tel que demandé par le Conseil d'État, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire constate avec satisfaction que l'opposition formelle du Conseil d'État relative à la référence aux véhicules a été levée.

Troisièmement, la Haute Corporation constate que le refus à la collecte des données appartient désormais au seul propriétaire du véhicule, tel que prévu par le règlement d'exécution (UE) 2021/392 de la Commission du 4 mars 2021 concernant la surveillance et la communication des données relatives aux émissions de CO_2 des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements d'exécution (UE) n°1014/2010, (UE) n°293/2012, (UE) 2017/1152 et (UE) 2017/1153 de la Commission, et tel que demandé par le Conseil d'État dans son avis précité du 25 avril 2023. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note que l'opposition formelle quant à l'auteur du refus à la collecte des données a été levée.

Enfin, le Conseil d'État prend acte des explications fournies par les auteurs concernant la durée de conservation des données.

La commission parlementaire décide de reprendre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

La commission retient qu'un projet de rapport est à préparer pour la prochaine réunion de la commission parlementaire.

4. 7985 Projet de loi modifiant :
1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
6° la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ;
7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

La commission parlementaire procède à l'examen de l'avis complémentaire du Conseil d'État.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate, dans ses observations générales que les amendements parlementaires sous revue entendent répondre aux observations et oppositions formelles émises par le Conseil d'État dans son avis du 23 décembre 2022 relatif au projet de loi modifiant 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ; 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ; 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ; 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand - ducale.

À la lecture du texte coordonné, il apparaît que l'article 6 initial de la loi en projet a été supprimé, de sorte que l'opposition formelle émise par le Conseil d'État à l'égard de ladite disposition peut être levée.

La commission parlementaire prend acte de la levée de l'opposition formelle quant à l'article 6 du projet de loi.

Nouvel article 1er

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate que par l'amendement sous revue, les auteurs introduisent dans la loi en projet un article 1er nouveau qui définit, au nouvel article 1*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après la « loi de 1955 », les notions de « propriétaire d'un véhicule routier », de « détenteur d'un véhicule routier », de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » et d'« identifiant unique du véhicule ».

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État avait demandé, sous peine d'opposition formelle, que les définitions précitées soient prévues au niveau de la loi, tout en veillant à leur cohérence. Étant donné que l'amendement sous examen répond à ces demandes, l'opposition formelle peut être levée.

La commission parlementaire constate que l'opposition formelle quant aux définitions a été levée.

Au point 3, vu que les obligations d'immatriculation et d'inscription sur le certificat d'immatriculation découlent de la législation nationale, les références à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules sont à supprimer, pour viser « la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation ».

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer la référence à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules

Nouvel article 2 (article 1er initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État n'a pas de remarque à formuler.

La commission parlementaire en prend note.

Nouvel article 3 (article 2 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État rappelle que, concernant le point 8), il s'était opposé formellement à l'emploi de la notion de « masse maximale réglementaire ». La disposition critiquée se réfère désormais à « la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ». La notion de « masse maximale réglementaire » ayant été supprimée, l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Au point 12), les auteurs font droit à la demande du Conseil d'État de supprimer la référence au tramway, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Quant aux points 28) et 29), le Conseil d'État avait demandé, dans son avis précité du 23 décembre 2023, « de transférer la définition des infractions prévues aux points 28) et 29) à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations ou bien de la prévoir dans un article séparé de la loi de 1955, et ceci afin de rester dans la logique du tableau actuel des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points ».

Or, les auteurs ont supprimé les précisions relatives aux comportements donnant lieu à une réduction de points, sans toutefois les insérer dans une autre disposition de la loi de 1955.

Le Conseil d'État tient à souligner que le principe de la légalité des peines, consacré par l'article 19 de la Constitution, implique, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, « la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés ». Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle sur le fondement de l'article 19 de la Constitution, que les comportements incriminés soient définis dans la loi formelle.

Le Conseil d'État réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer à l'endroit de l'article 3 le point 28) du tableau, de même que la lettre q) figurant à l'article 7 de sorte que le comportement n'est plus incriminé et que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être. Cette décision a son fondement dans la volonté de ne pas rompre avec la logique actuelle selon laquelle les comportements incriminés par la loi sont

détaillés par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Afin de remédier à cet état de fait et de respecter le principe consacré par l'article 19 de la Constitution qui prévoit, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés, une refonte complète des articles 2*bis* et 7 s'avère nécessaire lors d'un projet futur afin de détailler les comportements incriminés dans la loi de 1955.

À noter que, suite à la suppression du point 28), le nouveau point 29) est renuméroté en nouveau point 28).

La commission décide par conséquent de supprimer le point 28) de l'article 3 du projet de loi :

« **Art. 3.**
(…)

~~**28)**~~	~~**l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers**~~

»

Nouvel article 4 (article 3 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État rappelle avoir demandé, sous peine d'opposition formelle, que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » soit encadré.

Il constate que, par l'amendement sous examen, les auteurs entendent remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955, pour écrire que « [l]a délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants ».

À titre liminaire, le Conseil d'État tient à relever que l'emploi de la notion de « règlement d'administration publique » n'est plus de mise. La référence y faite par la disposition en projet est dès lors à supprimer.

La Haute Corporation note ensuite que la phrase liminaire proposée n'encadre nullement le pouvoir d'autorisation qui revient au ministre, mais renvoie cet encadrement à un « règlement d'administration publique » et à un règlement grand-ducal. Or, dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 35 de la Constitution, l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution exige que « la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi ».

L'opposition formelle doit dès lors être maintenue sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer l'article 4 du projet de loi, de sorte que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être.

Par conséquent, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents.

Nouvel article 5 (article 4 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note, quant au paragraphe 1er, d'une part, que la référence, par la troisième phrase de l'alinéa 1er, aux règlements européens a été supprimée. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

D'autre part, une référence au règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE a été insérée à l'alinéa 2 afin de répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État fondée sur l'absence de conditions de réception nationale dans la base légale. L'opposition formelle y relative peut dès lors également être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Selon le Conseil d'État il y a toutefois lieu de noter que les auteurs ont supprimé tout renvoi à un règlement grand-ducal pour préciser les modalités de la réception. Or, dans des matières réservées à la loi, le pouvoir spontané du Grand-Duc est exclu. Si les auteurs entendent préciser lesdites modalités par la voie d'un règlement grand-ducal, il y a lieu de conférer au Grand-Duc cette mission conformément aux exigences constitutionnelles en la matière.

Quant aux bases de données instituées, le Conseil d'État s'était interrogé sur la durée de conservation des données en réservant, en l'absence d'explications, sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel. Au paragraphe 7, alinéa 6, il est désormais prévu que les données sont conservées pour une durée respectivement de dix ou de sept ans après la mise hors circulation du véhicule routier.

Au commentaire de l'amendement sous revue, les auteurs expliquent que la durée de dix ans pour la banque de données nationale des véhicules routiers découle de la durée de signalement que prévoit le règlement (UE) 2018/1862 du Parlement européen et du Conseil du 28 novembre 2018 sur l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation du système d'information Schengen (SIS) dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale, modifiant et abrogeant la décision 2007/533/JAI du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 1986/2006 du Parlement européen et du Conseil et la décision 2010/261/UE de la Commission, qui permet à un État membre d'introduire certains signalements touchant aux véhicules pendant une période de dix ans.

La durée de sept ans pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers découle de l'obligation incombant au Fonds de garantie automobile « d'informer sur demande et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre et survenu au cours des sept dernières années sur, entre autres, le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident et le numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule ».

Vu ces explications relatives aux durées de conservation, le Conseil d'État est en mesure de lever sa réserve de dispense du second vote constitutionnel.

La commission parlementaire prend note de la levée de la réserve de dispense du second vote constitutionnel.

Nouvel article 6 (article 5 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue supprime, à l'ancien article 5, devenu l'article 6, de la loi en projet, le renvoi à un règlement ministériel par l'article 4*bis*, paragraphe 1er, point 2, de la loi de 1955, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 6 (article 7 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation note que, par l'amendement sous avis, la commission parlementaire entend modifier l'article 7 de la loi en projet afin de ne plus viser, à la phrase liminaire de l'article 7, alinéa 1er, de la loi de 1955, le point 2 de l'article 3 de la loi de 1955. Ainsi, le non-respect des conditions relatives à « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » n'est plus soumis à la sanction prévue à l'article 7, alinéa 1er. L'opposition formelle peut dès lors être levée.

Le Conseil d'État réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer à l'endroit de l'article 3 le point 28) du tableau, de même que la lettre q) figurant à l'article 7 de sorte que le comportement n'est plus incriminé et que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être. Cette décision a son fondement dans la volonté de ne pas rompre avec la logique actuelle selon laquelle les comportements incriminés par la loi sont détaillés par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Afin de remédier à cet état de fait et de respecter le principe consacré par l'article 19 de la Constitution qui prévoit, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés, une refonte

complète des articles 2*bis* et 7 s'avère nécessaire lors d'un projet futur afin de détailler les comportements incriminés dans la loi de 1955.

La commission propose de supprimer la lettre q) et de renuméroter les lettres r) et s) en q) et r). Par conséquent, l'article sous examen est amendé comme suit :

Art. ~~7.~~ 6.

d) **~~Quatre~~ Trois** nouvelles lettres p), q) **et** r) **~~et s)~~** sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;

~~q) inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2*bis* ;~~

~~r~~ q) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, ~~ou~~ le détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, du véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

~~s~~ r) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4 250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. » »

<u>Nouvel article 9 (article 10 initial du projet de loi déposé)</u>

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que l'amendement sous examen a pour objet de fournir une base légale au pouvoir du ministre de retirer ou de suspendre l'autorisation spéciale.

L'opposition formelle émise par le Conseil d'État à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

<u>Nouvel article 11 (article 12 initial du projet de loi déposé)</u>

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que par l'amendement sous avis, les auteurs entendent répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État relative à l'article 12, point 1°, de la loi en projet, modifiant l'article 13 de la loi de 1955, qui était basée sur le principe de la personnalité de la peine.

Ainsi, seul est désormais visé le conducteur du véhicule ayant conduit, à nouveau, un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable. L'opposition formelle peut dès lors être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 25 (article 26 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation note que par l'amendement sous examen, les auteurs entendent modifier l'article 26 de la loi en projet afin de préciser quels véhicules sont visés par l'article 2, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. L'opposition formelle émise par le Conseil d'État pour cause d'insécurité juridique peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 28 (article 29 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 29 (article 30 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 30 (article 31 initial du projet de loi déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 34 (initialement article 35 nouveau)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 35 (article 36 initial du projet de loi)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 36 initial du projet de loi - supprimé

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 37 nouveau

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note que l'amendement 17 insère dans la loi en projet un nouvel article 37 modifiant l'article 4, paragraphe 1er, alinéa 1er, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Si le titulaire du certificat d'immatriculation est ajouté à la phrase liminaire, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu d'y insérer une référence à la lettre b) du même alinéa.

La commission propose de modifier le nouvel article 36 (ancien article 37) comme suit :

« Art. ~~37~~ 36. ~~À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ».~~

À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le paragraphe 1er, alinéa 1er, est remplacé par le libellé suivant :

> **« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :**
>
> **a) les données relatives aux véhicules**
> **b) les données relatives aux propriétaires, détenteurs des véhicules routiers ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. » »**

Nouvel article 38 – (article 37 initial du texte déposé)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 39 initial du texte déposé - supprimé

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Articles 40 et 41 nouveaux

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 42 nouveau

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que par l'amendement sous revue, les auteurs entendent insérer dans la loi en projet un nouvel article 42 qui modifie l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Or, si la disposition en projet insère la précision que la commission est « instituée en vertu de l'article 2 » de la loi de 1955, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu de supprimer le renvoi, par la disposition à modifier, à un règlement grand-ducal pour déterminer « [l]e fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit ». En effet, un tel renvoi figure d'ores et déjà à l'article 2 de la loi de 1955 tel qu'amendé par l'amendement 2.

La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'État de supprimer le renvoi à un règlement grand-ducal.

Une lettre d'amendement est à préparer dans les meilleurs délais.

5. Divers

Une prochaine réunion de la commission est planifiée pour lundi, le 17 juillet 2023, à 13h00.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7985/08

N° 7985[8]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

* * *

DEUXIEME AVIS COMPLEMENTAIRE DU CONSEIL D'ETAT

(14.7.2023)

Par dépêche du 12 juillet 2023, le président de la Chambre des députés a soumis à l'avis du Conseil d'État une série d'amendements parlementaires au projet de loi sous rubrique, adoptés par la Commission de la mobilité et des travaux publics lors de sa réunion du même jour.

Le texte des amendements était accompagné d'un commentaire pour chacun des amendements ainsi que d'un texte coordonné du projet de loi reprenant les amendements proposés, figurant en caractères gras, et les propositions de texte du Conseil d'État que la commission parlementaire a faites siennes, figurant en caractères soulignés.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Les amendements parlementaires sous avis font suite à l'avis complémentaire du Conseil d'État du 11 juillet 2023 relatif au projet de loi sous examen.

*

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Amendement 1

L'amendement sous revue vise à supprimer, à l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1er, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le point 28) et, à l'article 7, alinéa 2, de la loi précitée du 14 février 1955, la lettre q).

Le Conseil d'État s'était opposé formellement à la teneur projetée des dispositions précitées sur le fondement du principe de la légalité des peines consacré par l'article 19 de la Constitution.

En raison de la suppression des dispositions en cause, l'opposition formelle émise par le Conseil d'État n'a plus lieu d'être.

Amendement 2

Par l'amendement sous revue, les auteurs entendent supprimer dans son entièreté l'article 4 de la loi en projet.

L'opposition formelle émise par le Conseil d'État à l'égard du point 1° dudit article n'a dès lors plus lieu d'être.

Amendement 3

Sans observation.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Amendement 1

À l'article 6, à l'article 7, alinéa 2, il est proposé de reformuler la lettre p) de la manière suivante :

> « p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans le casque ou à la fixation au casque d'un équipement de communication ; ».

Amendement 3

À l'article 36, à l'article 4, paragraphe 1er, alinéa 1er, lettre a), il y a lieu d'ajouter un point-virgule après le terme « véhicules ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 19 votants, le 14 juillet 2023.

Le Secrétaire général, — *Le Président,*

Marc BESCH — Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

29

Session ordinaire 2022-2023

TS/JCS P.V. MOBTP 29

Commission de la Mobilité et des Travaux publics

Procès-verbal de la réunion du 17 juillet 2023

(***la réunion a eu lieu par visioconférence***)

Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 22 juin 2023

2. 8112 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
   - Rapporteur : Madame Chantal Gary

   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

3. 8221 Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg
   - Rapporteur : Madame Jessie Thill

   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

4. 7985 Projet de loi modifiant :
   1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
   2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
   3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
   4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
   5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
   6° la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ;
   7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées
   - Rapporteur : Madame Chantal Gary

   - Examen du deuxième avis complémentaire du Conseil d'État
   - Présentation et adoption d'un projet de rapport

5. Examen de la motion n°1 de M. Serge Wilmes

(déposée le 27 avril 2023 en séance publique et relative au projet de loi n°8062 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus)

6. Divers

*

Présents : Mme Barbara Agostino, M. Jeff Engelen, Mme Chantal Gary, Mme Cécile Hemmen, M. Claude Lamberty, M. Marc Lies, M. Marc Spautz, Mme Jessie Thill, M. Carlo Weber, M. Serge Wilmes

Mme Stéphanie Empain replaçant Mme Semiray Ahmedova
M. Gilles Baum remplaçant M. Frank Colabianchi

Mme Félicie Weycker, M. Alain Disiviscour, M. Claude Paquet, M. Pol Philippe, M. Alex Kies, Mme Annick Trmata, Mme Stefanie Coimbra, du Ministère de la Mobilité et des Travaux Publics

M. Dan Michels, du groupe parlementaire déi gréng

Mme Tania Sonnetti, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Semiray Ahmedova, M. Frank Colabianchi, M. Félix Eischen, M. Marc Goergen, M. Marc Hansen, M. Aly Kaes

Mme Myriam Cecchetti, observateur délégué

*

Présidence : Mme Chantal Gary, Présidente de la Commission

*

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 22 juin 2023

Le projet de procès-verbal de la réunion du 22 juin 2023 est approuvé à l'unanimité des membres présents.

2. 8112 Projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité des membres présents.

3. 8221 Projet de loi portant sur la construction des nouvelles infrastructures pétrolières à l'aéroport de Luxembourg

Suite à une brève présentation du projet de rapport, ce dernier est approuvé à l'unanimité des membres présents.

4. 7985 Projet de loi modifiant :
1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
6° la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ;
7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

Le Conseil d'État a émis un deuxième avis complémentaire en date du 14 juillet 2023, suite à une seconde série d'amendements parlementaires qui est parvenue au Conseil d'État en date du 12 juillet 2023.

Nouvel article 3 (article 2 initial du projet de loi déposé)

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État note que l'amendement à l'endroit du nouvel article 3 vise à supprimer, à l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1er, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le point 28) et, à l'article 7, alinéa 2, de la loi précitée du 14 février 1955, la lettre q).

Le Conseil d'État s'était opposé formellement à la teneur projetée des dispositions précitées sur le fondement du principe de la légalité des peines consacré par l'article 19 de la Constitution.

En raison de la suppression des dispositions en cause, l'opposition formelle émise par le Conseil d'État n'a plus lieu d'être.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 4 (article 3 initial du projet de loi déposé)

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État note que les auteurs entendent supprimer dans son intégralité l'article 4 de la loi en projet.

L'opposition formelle émise par le Conseil d'État à l'égard du point 1° dudit article n'a dès lors plus lieu d'être.

La commission en prend acte.

Article 37 nouveau

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend acte.

Pour ce qui est du rapport du projet de loi soumis à la commission parlementaire, ce dernier est approuvé à l'unanimité de membres présents.

5. Examen de la motion n°1 de M. Serge Wilmes (déposée le 27 avril 2023 en séance publique et relative au projet de loi n°8062 relative au financement de l'exploitation des transports scolaires par autobus)

Dans la motion de M. Serge Wilmes (CSV) du 27 avril 2023 (concernant le projet de loi n° 8062), il est rappelé que, suite à la réorganisation du réseau RGTR, il y a eu une séparation des services de transport scolaire et des services de transport régulier. L'auteur remet en cause l'argument selon lequel la perte de complémentarité des deux services précités aurait conduit à leur séparation. Il rappelle que le Ministre de la Mobilité a estimé par la suite que l'organisation et le financement des lignes de bus scolaires RGTR pour l'enseignement fondamental constituent une prestation supplémentaire qui relève désormais entièrement de la compétence des communes.

L'orateur constate qu'en raison des différences au niveau des horaires scolaires des différents types d'établissements scolaires, il faut non seulement plus de lignes de bus, mais aussi plus de capacités dans les bus.
Il est rappelé qu'après la séparation du transport scolaire et des lignes régulières au sein du RGTR, l'État prend toujours en charge les frais de transport scolaire des élèves vers les écoles internationales, mais pas vers les écoles fondamentales dites « classiques ».

L'orateur invite par conséquent le Gouvernement à trouver des synergies au niveau du transport scolaire afin d'optimiser les capacités ; à profiter de la complémentarité existante dans certaines régions du pays en matière du transport scolaire afin d'éviter des trajets superflus et de favoriser la cohésion sociale des élèves fréquentant soit une école internationale, soit une école fondamentale dite « classique » ; à organiser le transport scolaire susmentionné de manière à ce que les bus puissent également être utilisés par les enseignants, les éducateurs et le personnel administratif et technique des écoles, en soulignant l'importance de ce pôle d'emploi, et en soutenant les mesures de réduction des émissions dans le cadre de la lutte contre le changement climatique ; et à maintenir le statu quo pour les communes rurales qui ont des dépenses disproportionnées par rapport aux communes des grandes agglomérations du centre ou du sud du pays, où les trajets sont plus courts.

Le représentant du Ministère confirme que, suite à des accords (signés ?) dans les années 1990, le RGTR a assuré les services de transport scolaire et les services de transport régulier dans le nord et nord-est du pays ; mais les synergies ont - au fil du temps - posé de plus en plus de problèmes notamment avec l'augmentation des trajets de bus par jour (les horaires des trains ne correspondant notamment pas aux horaires scolaires). En plus, dans le nord du pays, il y a eu des demandes de desservir certaines lignes par des bus de

petite taille (plus régulièrement dans la journée), ce qui n'était pas compatible avec le transport scolaire. En outre, vu que de plus en plus de communes ont fusionné et financent depuis leur propre transport scolaire, le recours au RGTR dans les autres communes aurait constitué une inégalité. En plus, le transport scolaire à l'intérieur d'une commune est du ressort de la commune. La seule commune dans le nord qui a connu des problèmes d'organisation depuis la séparation des services de transport scolaire et des services de transport régulier, d'après le représentant du Ministère, est la commune de Clervaux, mais des solutions ont en attendant pu être trouvées.

Pour ce qui est de la demande que le transport scolaire puisse également être utilisé par les enseignants, les éducateurs et le personnel administratif et technique des écoles, le représentant du Ministère explique que le transport scolaire est spécifique et tient uniquement compte des capacités nécessaires pour le transport scolaire. De plus, une demande en ce sens de la part des enseignants, des éducateurs ou encore du personnel administratif et technique des écoles est très faible. Pour ce qui est des parents qui souhaitent accompagner leur enfant dans le bus pendant les premiers jours de l'école, il est précisé que cela ne pose pas de problème : jusqu'aujourd'hui aucune demande dans ce sens n'a été refusée.

Pour ce qui est des dépenses à charge des communes, Monsieur Wilmes souhaite savoir s'il n'y a pas eu de réclamation. Le représentant du Ministère répond par la négative.

Monsieur le Député Carlo Weber (LSAP) se montre surpris que la commune de Wintger ne se soit pas manifestée et soutient les réflexions de Monsieur Wilmes.

L'auteur de la motion se déclare satisfait des réponses reçues aux interrogations soulevées dans sa motion.

6. Divers

Aucun point divers n'est abordé.

Procès-verbal approuvé et certifié exact

7985/10

N° 7985[10]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(17.7.2023)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente - Rapportrice ; Mme Barbara Agostino, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELEN, M. Marc GOERGEN, M. Marc HANSEN, Mme Cécile HEMMEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Carlo WEBER, M. Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 30 mars 2022 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

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

L'avis de la Chambre de Métiers, daté du 18 octobre 2022, est parvenu le 27 octobre 2022.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 23 décembre 2022.

L'avis de la Commission nationale pour la protection des données, daté du 19 décembre 2022, est parvenu le 3 janvier 2023.

L'avis de la Chambre de Commerce est parvenu en date du 24 février 2023.

Lors de sa réunion du 16 mars 2023, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal Gary a été désignée comme Rapportrice.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 18 avril 2023.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 11 juillet 2023, avis qui a figuré à l'ordre de jour d'une réunion de commission le 12 juillet 2023.

Une seconde série d'amendements parlementaires est parvenue au Conseil d'État en date du 12 juillet 2023.

Le Conseil d'État a émis un deuxième avis complémentaire en date du 14 juillet 2023, avis qui a figuré à l'ordre de jour d'une réunion de commission le 17 juillet 2023.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 17 juillet 2023.

*

II. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans un ensemble de projets de textes normatifs, comprenant, outre le projet de loi, quatre projets de règlement grand-ducal. Le projet de loi sous examen prévoit de modifier à trois égards la législation routière, telle qu'elle se dégage de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après la « loi de 1955 ».

A) Un premier train de modifications concerne en particulier :

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

B) Une deuxième série de modifications a notamment pour objet :

- d'introduire la notion de « titulaire du certificat d'immatriculation » ;
- d'exempter des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale du contrôle technique périodique ;
- de permettre une immobilisation du véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement » ;

- de mettre en place un échange de données entre les entreprises d'assurances et la SNCA concernant la conclusion d'un contrat d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

C) Le troisième volet de modifications a pour objet :

- Le redressement de certaines imperfections textuelles révélées par la pratique.

Il est renvoyé au dossier législatif de dépôt (doc. 7985) et notamment au commentaire des articles pour des explications plus exhaustives et détaillées des modifications projetées.

Avec l'introduction de la notion du titulaire d'un certificat d'immatriculation, qui est d'habitude l'utilisateur principal du véhicule immatriculé, et l'abolition de l'obligation d'enregistrer d'office le propriétaire d'un véhicule lors de la procédure d'immatriculation, il y a lieu d'intégrer la notion de titulaire du certificat d'immatriculation dans :

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

Les insertions à effectuer dans la loi modifiée du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis sont prévues pour un projet ultérieur, le texte faisant l'objet d'une réforme actuellement. Par ailleurs, les modifications à effectuer en matière de transports de marchandises dangereuses sont également prévues dans un projet différent, du fait d'une réforme spécifique en préparation.

À noter avant tout que malgré l'intégration du titulaire, les notions de propriétaire/détenteur sont maintenues pour les personnes physiques ou morales pouvant démontrer leur droit de propriété sur le véhicule routier.

En outre, le projet de loi vise à redresser certaines incohérences dans le cadre du calcul des échéances des certificats de contrôle technique en ce qui concerne l'actuel article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955. Il est établi que la durée de validité du certificat de contrôle technique délivrée à la suite d'un contrôle technique volontaire ne peut excéder celle du certificat délivré à la suite d'un contrôle technique obligatoire. Dans la pratique, tout contrôle technique réalisé plus que 8 semaines avant l'obligation de présenter le véhicule est considéré comme un contrôle technique volontaire. La législation actuelle ne disposant pas de façon exacte quelle échéance serait applicable dans pareil cas, il est proposé de reformuler cet alinéa et de décrire de façon plus détaillée les différentes échéances applicables en introduisant la notion prémentionnée de contrôle technique périodique volontaire. Ensuite, les dates d'échéances pour les contrôles techniques complémentaires sont également détaillées afin de faire une distinction claire entre le contrôle technique périodique obligatoire et le contrôle technique qui devient nécessaire à la suite d'une constatation de non-conformité qui demande le recontrôle du véhicule. Enfin, le projet de loi élargit la liste des dérogations à l'obligation de présenter le véhicule au contrôle technique dans les délais prévus aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

En ce qui concerne la digitalisation de la procédure d'immatriculation, il est proposé de mettre en place une communication électronique entre l'Administration des douanes et des accises et la Société Nationale de Circulation Automobile (ci-après la « SNCA ») en vue de prouver le dédouanement du véhicule. Ce procédé entre administrations permettra au citoyen de ne plus avoir à faire cette démarche lui-même et accélérera l'immatriculation du véhicule.

Bien que la législation sur la circulation routière actuelle confie à la SNCA la gestion de toutes les tâches relatives à la mise en ou hors circulation des véhicules routiers, un échange de données avec des entreprises d'assurances n'y est pas explicitement mentionné. Ainsi, le projet de loi entend

introduire une nouvelle base légale par laquelle la SNCA est en droit de recevoir de la part des compagnies d'assurance l'information quant à la couverture d'assurance RC d'un véhicule et ce par voie électronique sécurisée.

Pour l'immatriculation d'un véhicule, la couverture par un contrat d'assurance est en pratique vérifiée par la SNCA sur base de l'attestation d'assurance. Or, cette carte est en général délivrée automatiquement aux assurés et ne reflète pas nécessairement l'état actuel du contrat d'assurance, entre autres lorsqu'il est résilié avant l'échéance du terme prévu. C'est pourquoi la terminaison anticipée du contrat doit, conformément à la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée, obligatoirement être notifiée par l'entreprise d'assurances concernée. Le présent projet de loi, par la mise en place d'une banque de données spécifique, permettra donc à la SNCA de disposer d'un accès direct et immédiat à l'information la plus récente concernant la couverture par une assurance RC et sa validité.

Le projet de loi précise par ailleurs que le ministre dispose de la qualité de responsable du traitement des données et que la SNCA agit en qualité de sous-traitant du ministre dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers. Le texte de loi précise ensuite que l'accès aux banques de données, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Enfin, la durée de conservation des données est prévue dans la loi, tout comme le système de journalisation qui devra enregistrer les informations quant à l'accès à la banque de données.

En ce qui concerne le volet homologation, l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée se réfère à présent aux règlements cadres de l'Union européenne pour l'homologation des véhicules routiers, dans lequel la terminologie et la hiérarchie des différentes procédures de réception des véhicules routiers est mise à jour. En conséquence, tout véhicule ou type de véhicule visé par l'un de ces quatre règlements cadres doit faire l'objet d'une réception européenne par type ou individuelle, en vertu de quoi ledit véhicule sera dénommé « véhicule homologué ». Tout véhicule ne disposant pas d'une réception européenne doit être réceptionné au niveau national. À ces fins il est profité d'introduire les terminologies telles que prévues au niveau européen. Par ailleurs, les précisions apportées quant à la réception des véhicules routiers permettent, au-delà de la conformité à la législation européenne, de préciser les compétences et domaines d'attribution des missions de la SNCA et de la Société Nationale d'Homologation et de Certification (ci-après la « SNCH »).

En ce qui concerne la partie immatriculation, il est proposé de basculer vers un système d'immatriculation qui fonctionne uniquement selon le principe d'une attribution de numéros d'immatriculation au futur titulaire du certificat d'immatriculation. En effet, il est constaté que le système actuel, qui fonctionne à l'aide de deux principes tout à fait distincts, crée une confusion de manière fréquente dans l'esprit des requérants. D'une part, il existe l'attribution au véhicule d'un numéro de série courante, alors que, d'autre part, il existe l'attribution à la personne ayant valablement fait la réservation d'un numéro personnalisé. Il est proposé de conserver uniquement ce second principe de fonctionnement pour simplifier le système d'immatriculation au Luxembourg. Le numéro attribué à une personne lui restera donc réservé pendant une année même après la mise hors circulation du véhicule. Ce changement de fonctionnement s'accompagne d'un ensemble de mesures destinées à rationnaliser la réservation des numéros d'immatriculation, telles que la mise en place d'une taxe lors de la réservation d'un numéro personnalisé, la réduction de la durée de la réservation de trois ans à un an et la délimitation du nombre maximal de numéros d'immatriculation qu'une même personne peut réserver.

Le présent projet intervient également dans la matière du transport exceptionnel, en vue de transposer l'article 10*quinquies* de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. Cet article oblige les États membres à mettre en place un système identifiant les véhicules circulant en dépassement de la masse maximale autorisée. Sous l'impulsion de la majorité des États membres, un projet de système de pesage automatique placé sur une autoroute du Grand-Duché est en cours. Dès lors, il convient de se doter d'une base légale encadrant l'implémentation de ce système.

Bien que, et notamment à la suite des mesures prises dans le cadre du dernier plan d'action « Sécurité routière (2013-2018) », les chiffres des accidents mortels ainsi que des accidents avec des blessés graves

soient en baisse, il y a lieu de ne pas lâcher prise en vue d'atteindre le but de la « Vision zéro », donc aucun mort et aucun blessé grave sur nos routes, et de poursuivre la mise en œuvre du plan d'action actuel (« Sécurité routière 2019-2023 »). Ce projet de loi vise donc également à renforcer la lutte contre l'insécurité routière et d'apporter des modifications y afférant à la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Depuis quelques années, une troisième cause d'accidents graves s'est ajoutée à l'alcool et à la vitesse : la distraction, et ce phénomène est également constaté dans les autres pays de l'Union européenne. En analysant les statistiques nationales relatives à la déduction des points à la suite de l'utilisation d'un téléphone portable au volant, on ne peut que constater que ceci pose un réel problème pour la sécurité routière. À la lumière de ce développement, la première mesure proposée vise donc la distraction au volant. Dans ce contexte, il est donc profité de ce projet de mettre à jour nos infractions y relatives afin de se mettre sur un pied d'égalité avec nos pays limitrophes qui prévoient déjà des sanctions beaucoup plus sévères. Il est, dès lors, proposé de reformuler les infractions relatives à l'utilisation par le conducteur d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé et d'y interdire toute utilisation, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement. Il est proposé d'augmenter la taxe perçue de 145 à 250 euros et d'augmenter la perte de points à quatre au lieu de deux actuellement pour les deux infractions suivantes :

– le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage de : A) d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran, tout comme le fait pour le conducteur de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran ; ou B) d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ;
– le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant.

En outre, le présent projet de loi vise une modification concernant le retrait immédiat du permis de conduire qui a été introduit dans la législation routière du Luxembourg par la loi du 18 septembre 2007. Jusqu'à présent, le retrait immédiat n'est prévu que pour les infractions relatives à la vitesse et à l'alcool. Alors que la conduite sous l'influence de drogues ou de substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope est, ces dernières années, une cause d'accident de plus en plus fréquente, il est proposé de retirer également de manière immédiate le permis de conduire à un conducteur qui roule sous l'influence de drogues ou de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

Afin d'optimiser le dépistage de la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments, il est par ailleurs proposé de modifier la procédure actuelle en cas d'aveu dans l'optique d'une simplification procédurale. En outre, pour le dépistage de la conduite sous l'influence de médicaments, la procédure actuelle prévoit uniquement un examen médical par un médecin. Afin de simplifier cette procédure, à l'instar des procédures en place pour l'alcool et la drogue, il est proposé de procéder d'abord à une prise de sang et une prise d'urine. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, que la personne concernée est astreinte à subir un examen médical.

Ensuite, le point 3 du paragraphe 4*bis* de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée traite des « signes manifestes de consommation » d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1. du paragraphe 4, à savoir THC, Amphétamine, Méthamphétamine, MDMA, MDA, Morphine, Cocaïne et Benzoylecgonine. Jusqu'à ce jour, les « signes manifestes » ne sont prévus qu'en cas d'ivresse, en cas d'influence d'alcool et en cas de drogues, mais pas en cas de consommation d'une ou plusieurs substances (médicamenteuses ou non) à caractère toxique, soporifique ou psychotrope dosée de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique. Le projet de loi propose donc d'élargir la notion de « signes manifestes » à la consommation de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités du conducteur de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

Ensuite, le projet de loi vise à modifier la procédure de dépistage de drogues afin de pouvoir passer directement à une prise de sang et à une prise d'urine, sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive dans les 4 cas suivants :

– si la personne concernée reconnaît avoir consommé des drogues dans les douze heures précédant le test ;

– si la personne concernée est en train de consommer des drogues ;
– si la personne concernée est en possession de drogues ou de matériel de consommateur ;
– si la personne concernée présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

Par ailleurs, le projet de loi propose de transférer la base légale de deux commissions en matière de permis de conduire, qui existent déjà depuis plusieurs décennies, de l'arrêté grand-ducal de 1955 vers la loi du 14 février 1955 précitée. D'un côté, il s'agit de la « Commission spéciale des permis de conduire » qui doit émettre un avis motivé quant aux mesures administratives de retrait, de refus, de restriction ou de suspension du droit de conduire à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire, et de l'autre côté de la « Commission médicale » présidée par un médecin, chargée d'examiner les personnes convoquées devant elle et souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur. La Commission médicale est également chargée d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, lorsque la vérification des conditions d'obtention de ladite carte le requiert suivant l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. Les décisions administratives du ministre relatives au titulaire de permis de conduire sont toujours prises sur base d'un avis circonstancié d'une de ces deux Commissions.

Chaque année de nombreuses demandes en transcription d'un permis de conduire émanant d'un pays tiers à l'Espace Économique Européen en permis de conduire luxembourgeois sont introduites. Après avoir contrôlé l'authenticité des permis de conduire étrangers, il s'avère souvent que lesdits permis de conduire sont des falsifications. Afin de prendre en compte cette évolution, il est proposé d'intégrer aux bases légales énumérées à l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée la possibilité au ministre de procéder au retrait d'un permis de conduire la notion de « faux documents » au point 6) dudit article 2.

Le projet de loi prévoit d'aggraver les sanctions pour la conduite sans permis de conduire valable. En effet, la conduite sans permis de conduire est constatée de plus en plus souvent, surtout auprès de personnes ayant perdu leur droit de conduire à la suite d'infractions graves au Code de la Route. Partant, le présent projet de loi propose, à l'instar de la procédure en cas de récidive pour conduite en état d'ivresse, de procéder à la confiscation du véhicule en cas de récidive pour la conduite sans permis de conduire valable. Par ailleurs, non seulement le propriétaire ou le détenteur, mais également le titulaire du certificat d'immatriculation sont punissables s'ils tolèrent la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

Le plan d'action prévoit également de revoir le système des sanctions en matière de circulation routière dans le but de désengorger les tribunaux, en « détribunalisant » certaines infractions routières. Ainsi, il est proposé d'augmenter les limites prévues pour les amendes. Cette augmentation est notamment prévue en vue d'une éventuelle refonte des amendes dans le domaine du transport de marchandises professionnel où les taux actuellement applicables ne sont guère dissuasifs. À noter dans ce contexte qu'il ne s'agit pas d'une augmentation générale des taux actuellement en vigueur, mais uniquement d'une adaptation de la fourchette possible.

De plus, deux nouvelles contraventions graves sont ajoutées à la liste existante desdites contraventions prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, à savoir le non-respect des règles relatives au chargement ainsi que la mise en circulation d'un véhicule dont la taxe sur les véhicules automoteurs n'a pas été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance. En requalifiant cette dernière infraction d'un délit en une contravention grave, la charge administrative de la police peut également être diminuée puisque la rédaction d'un procès-verbal deviendra obsolète. Partant, cette mesure contribuera également au désengorgement des tribunaux.

Le 22 février 2021, la Cour d'appel a rendu un arrêt à propos d'une personne qui avait volontairement placé son véhicule devant un radar mobile de façon à entraver son bon fonctionnement. Il résulte de l'arrêt que ce comportement n'est sanctionné ni au titre de l'article 8*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, ni sur base d'aucune autre disposition légale. Le présent projet propose de combler ce vide juridique en proposant d'incriminer aussi bien l'entrave au bon fonctionnement tout comme la destruction et l'endommagement de ces appareils.

Enfin, l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié afin d'y intégrer une référence à la nouvelle base légale de la

Commission médicale, que le présent projet de loi transfère du règlement grand-ducal de 1955 vers la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

*

III. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Avis du Conseil d'Etat (23.12.2022)

Le Conseil d'État constate au titre des considérations générales que le projet de loi s'inscrit dans un ensemble de projets de textes normatifs, comprenant, outre le projet de loi, quatre projets de règlement grand-ducal et l'analyse de son avis se base donc à l'ensemble de ces textes. Pour les besoins du présent rapport écrit, le résumé de l'avis du Conseil d'État se focalisera néanmoins sur les considérations générales et sur les aspects relevant plus particulièrement du projet de loi.

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

Ainsi, la loi en projet vise, à de nombreuses occurrences, les « propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule », en y adjoignant, à certains endroits, d'autres personnes telles que le « gardien ». Pour la Haute Corporation, cette énumération est, tout d'abord, maladroite en ce qu'elle laisse à penser qu'il existe un « détenteur du certificat d'immatriculation ». Il conviendrait de viser à chaque fois le « propriétaire ou détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation », concepts définis et employés par l'arrêté de 1955. Ensuite, l'introduction du titulaire du certificat d'immatriculation tout au long de la loi en projet serait sans véritable apport, en ce que celui-ci serait couvert soit par la notion de propriétaire, soit par celle de détenteur. Enfin, certaines des notions utilisées se trouvent définies par des dispositions contenues dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Par conséquent, le Conseil d'État se doit de relever qu'il est inconcevable que le champ d'application de la loi soit conditionné par des définitions émanant d'un acte réglementaire, d'autant plus si le domaine touche à une matière réservée à la loi, en l'occurrence la liberté du commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, d'intégrer les définitions visées dans le corps de la loi, tout en les adaptant pour redresser le chevauchement décrit.

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

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

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

Le Conseil d'État se doit de soulever qu'à de nombreuses reprises, la loi de 1955 met à la charge des propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule certaines obligations, dont par exemple le nécessaire respect de la masse maximale autorisée prévu à l'article 11 de la loi de 1955, tel que modifié par l'article 10 de la loi en projet, les valeurs à respecter étant déterminées par des dispositions réglementaires. Il se pose donc la question de la conformité de ces articles avec les exigences découlant de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, qui érige en matière réservée à la loi formelle la restriction à la liberté du commerce. En effet, d'après l'arrêt n° 166/21 du 4 juin 2021 de la Cour constitutionnelle, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution exige que dans une matière réservée à la loi, « *la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi* ».

Dans l'hypothèse où les dispositions réglementaires s'inscrivent dans le cadre de la transposition d'une directive européenne, le Conseil d'État tient à relever que, d'après l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle, en matière réservée à la loi formelle, les éléments essentiels ne sont pas nécessairement déterminés exclusivement dans la loi nationale, mais peuvent résulter à titre complémentaire d'une norme européenne ou internationale. Dans l'hypothèse où une disposition réglementaire s'écarte toutefois de la directive qu'elle vise à transposer ou n'y trouve pas de fondement suffisant susceptible de compléter sa base légale, cette disposition risque d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. En effet, lorsque la base légale n'est pas complétée par une directive européenne, elle risque d'être jugée non conforme aux exigences des articles 11, paragraphe 6, et 32, paragraphe 3, de la Constitution et, partant, de cesser ses effets en vertu de l'article 95*ter* de la Constitution, ce qui pourrait entraîner, par ricochet, l'inapplicabilité du dispositif réglementaire en question en vertu de l'article 95 de la Constitution. Le Conseil d'État recommande aux auteurs de profiter du projet de loi sous avis pour mettre en conformité la base légale aux exigences constitutionnelles.

Par rapport à l'article 2, le Conseil d'État note que les auteurs ont ajouté que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway. Or, le champ d'application de la loi s'étend de toute manière à la conduite du tramway. Si le législateur maintenait cette disposition à dessein, cet ajout risquerait d'influer sur l'interprétation des dispositions qui omettent de s'y référer, qui pourraient être lues comme ne s'appliquant pas au conducteur du tramway. Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de supprimer cette précision.

Toujours à l'égard de l'article 2, et plus précisément au premier tiret du nouveau point 8), le Conseil d'État se doit de relever que la notion de « masse maximale réglementaire » ne se trouve définie ni par la loi de 1955, ni par l'arrêté de 1955. En outre, le libellé proposé emploie des termes différents que ceux repris à l'article 11 de la loi de 1955 portant incrimination du dépassement de la masse maximale autorisée. Au vu de cette incohérence, qui est source d'insécurité juridique, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous avis.

Ensuite, le Conseil d'État demande aux auteurs d'encadrer le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » prévu à la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955. Pour des matières réservées à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, une autorité administrative ne saurait se voir accorder par le législateur un pouvoir d'appréciation sans limite pour prendre des décisions. C'est à la loi de définir les éléments essentiels de la matière avec une netteté suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration. Le Conseil d'État est donc amené à s'opposer formellement à l'article sous revue.

Une autre opposition formelle vise l'article 4 du projet de loi. Le Conseil d'État rappelle à cet égard qu'il est inconcevable de reprendre dans le droit national des dispositions figurant dans des règlements européens vu que le règlement européen constitue un acte obligatoire dans tous ses éléments et est directement applicable. L'adoption de mesures nationales ne se justifie que dans la mesure où le règlement renvoie au droit national ou requiert des dispositifs nationaux indispensables pour son application. Le Conseil d'État exige, par conséquent, l'adaptation du libellé visé de l'article 4.

Toujours à l'article 4, la Haute Corporation souligne que les conditions de la réception nationale touchent à la liberté du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. D'après l'arrêt n° 166/21 du 4 juin 2021 de la Cour constitutionnelle, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution exige que dans ces matières « *la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et*

l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi ». Le Conseil d'État s'y oppose dès lors formellement et exige que les conditions de la réception nationale soient inscrites dans la loi de 1955.

Une autre opposition formelle vise l'article 5 du projet de loi. Le Conseil d'État se doit de rappeler à cet égard que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire et que la disposition visée à l'article 5 – qui, lui, entend modifier l'article 4bis de la loi de 19555 – encourt par conséquent une opposition formelle.

À l'égard de l'article 6, le Conseil d'État note qu'il vise à modifier l'article 4*quater*, paragraphe 3, alinéa 3, de la loi de 1955, en ce sens que l'agrément ministériel autorisant les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques resterait dorénavant valide même si l'inspecteur concerné n'a pas suivi une formation continue annuelle. D'après le libellé projeté, la formation ne devrait même pas nécessairement avoir lieu annuellement. Or, cette modification n'est pas conforme à la directive 2014/45/UE précitée, de sorte que le Conseil d'État en demande la suppression sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive sur ce point.

Ensuite, la Haute Corporation relève à la lecture de l'article 7 et de l'article 10 que deux dispositions séparées prévoient d'assortir un même fait de deux sanctions pénales différentes, ce qui est inconcevable au vu du principe de la légalité des peines, consacré par l'article 14 de la Constitution. Partant, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous examen dans sa teneur proposée et demande de ne prévoir qu'une seule sanction pénale pour un même comportement répréhensible.

Toujours à l'article 10, le Conseil d'État estime que la nouvelle base légale y prévue s'avère encore insuffisante pour ce qui concerne la possibilité de retrait ou de suspension de l'autorisation spéciale, prévue à l'article 5, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal CE n°60.590, s'assimilant à des sanctions administratives qu'il incombe à la loi de fixer en vertu de l'article 14 de la Constitution. Le Conseil d'État demande dès lors de prévoir la possibilité de retrait et de suspension par le ministre pour les cas autres que le non-respect des conditions à la base de cette autorisation dans la loi de 1955, à défaut de quoi le règlement grand-ducal dépasse le cadre de sa base légale, d'autant plus dans une matière réservée à la loi formelle.

L'article 12 du projet de loi entend modifier l'article 13 de la loi de 1955 et propose au paragraphe 12, alinéa 4 nouveau, de rendre obligatoire le prononcé de la confiscation spéciale ou de l'amende subsidiaire prévues à l'article 14 de la loi de 1955 en cas de récidive à l'égard d'une personne ayant conduit, ou toléré la conduite, sans permis de conduire valable. Or, la formulation de cette disposition est susceptible de conduire à la confiscation d'un véhicule dont le propriétaire n'a point été impliqué dans la première infraction. S'y ajoute que, selon la Cour constitutionnelle, « *dans la mesure où la confiscation revêt la nature d'une peine, le principe de la personnalité de la peine et la protection du droit de propriété des tiers imposent de limiter la confiscation aux objets dont le condamné est propriétaire* ». Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous revue.

L'article 26 vise à remplacer le paragraphe 1er de l'article 2 de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. Le Conseil d'État note que les termes « un véhicule non immatriculé », employés à deux reprises dans la disposition sous examen, manquent de précision. En ce qu'il ne ressort pas de la disposition sous revue quels sont les véhicules visés, elle crée une insécurité juridique, de sorte que le Conseil d'État doit s'y opposer formellement.

Enfin, une dernière opposition formelle vise l'article 36, qui entend insérer dans la loi précitée du 16 avril 2003 un nouvel article 31*bis*. Le Conseil d'État considère que le règlement général sur la protection des données exige que la durée de conservation des données soit limitée au strict minimum. La disposition sous avis risque d'être contraire au règlement général sur la protection des données, et à défaut d'explications quant à la justification de la durée de conservation prévue, le Conseil d'État doit réserver sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel en attendant des clarifications à cet égard.

Avis complémentaire du Conseil d'Etat (11.7.2023)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État a avisé la série de 21 amendements et déclare être en mesure de lever pratiquement toutes ses oppositions formelles.

Par rapport à l'amendement 1, respectivement au point 3 de l'article 1er nouveau, qui insère un nouvel article 1*bis* à la loi modifiée du 14 février 1955, le Conseil d'État demande que les références à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules soient supprimées, pour viser « la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation », vu que les obligations d'immatriculation et d'inscription sur le certificat d'immatriculation découlent de la législation nationale.

L'amendement 3 entend modifier l'ancien article 2, devenu l'article 3, de la loi en projet, afin de remplacer l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1er de la loi de 1955. Quant aux points 28) et 29), le Conseil d'État avait demandé, dans son avis du 23 décembre 2022, de transférer la définition des infractions prévues aux points 28) et 29) à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations ou bien de la prévoir dans un article séparé de la loi de 1955. Or, les auteurs ont supprimé les précisions relatives aux comportements donnant lieu à une réduction de points, sans toutefois les insérer dans une autre disposition de la loi de 1955. Il demande, sous peine d'opposition formelle sur le fondement de l'article 19 de la Constitution, que les comportements incriminés soient définis dans la loi formelle et réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955.

En ce qui concerne l'amendement 4, le Conseil rappelle qu'il avait demandé sous peine d'opposition formelle, dans son avis du 23 décembre 2022, que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » soit encadré. Le Conseil d'État note ensuite que la phrase liminaire proposée n'encadre nullement le pouvoir d'autorisation qui revient au ministre, mais renvoie cet encadrement à un « règlement d'administration publique » et à un règlement grand-ducal. Or, dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 35 de la Constitution, l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution exige que « *la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi.* ». Cette opposition formelle doit dès lors être maintenue.

Enfin, le Conseil d'État note que l'amendement 5, qui modifie l'ancien article 4, devenu article 5, supprime tout renvoi à un règlement grand-ducal pour préciser les modalités de la réception. Or, dans des matières réservées à la loi, le pouvoir spontané du Grand-Duc est exclu. Si les auteurs entendent préciser lesdites modalités par la voie d'un règlement grand-ducal, il y a lieu de conférer au Grand-Duc cette mission conformément aux exigences constitutionnelles en la matière.

2e Avis complémentaire du Conseil d'Etat (14.7.2023)

Grâce à la série des 3 amendements parlementaires lui soumis, le Conseil d'État est en mesure de lever les oppositions formelles restantes.

Eu égard au principe de la légalité des peines consacré par l'article 19 de la Constitution, le Conseil d'État s'était opposé formellement au point 28) de l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1er, et à la lettre q) de l'article 7, alinéa 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques. En raison de la suppression des dispositions en cause par l'amendement 1, l'opposition formelle n'a plus lieu d'être.

De même, avec la suppression de l'article 4 dans son intégralité, par l'amendement 2, la seconde opposition formelle émise par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 11 juillet n'a plus lieu d'être.

*

IV. AUTRES AVIS

Avis de la Chambre des Métiers (18.10.2022)

Le projet de loi a pour objectif d'introduire la notion du titulaire d'un certificat d'immatriculation, qui est d'habitude l'utilisateur principal du véhicule immatriculé, au lieu d'enregistrer d'office le propriétaire d'un véhicule et subsidiairement le détenteur du véhicule, lors de la procédure d'immatriculation. Ce changement de terminologie est transposé dans les cinq lois (1° à 5°) énumérées dans l'intitulé de projet de loi. Malgré l'intégration du titulaire, l'indication du propriétaire ou du détenteur est maintenue, ce qui présente aux yeux de la Chambre des Métiers une certaine complexification. Ainsi, en matière d'avertissement taxé, par exemple, le conducteur contrevenant et le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule sont solidairement responsables.

La Chambre des Métiers prend avant tout note de nouvelles dispositions qui concernent potentiellement davantage ses ressortissants qui sont les artisans et estime en guise de conclusion que ce projet de loi volumineux prévoit des dispositions tellement éparses qu'elle se doit de demander à Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics de bien vouloir organiser une campagne d'information afin que les nouvelles sanctions ne prennent pas au dépourvu les justiciables. À l'exception de la remarque énoncée ci-dessus, la Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler.

Avis de la CNPD (19.12.2022)

La Commission nationale pour la protection des données (CNPD) limite ses observations aux questions traitant des aspects portant sur la protection des données à caractère personnel et tient à remarquer d'emblée que le projet de loi a notamment pour objet :

– de mettre en place une communication électronique entre l'Administration des douanes et des accises et la Société Nationale de Circulation Automobile (ci-après la « SNCA ») en vue de prouver le dédouanement du véhicule ;
– de « créer une base légale qui permet l'échange de données relatives aux véhicules routiers en matière d'immatriculation et en matière d'assurance de la responsabilité civile (RC) entre la SNCA, en tant que sous-traitant du ministre ayant les transports dans ses attributions, et les entreprises d'assurance » ;
– de créer une base de données centralisée « permettant d'obtenir et de conserver une information fiable sur l'assurance RC des véhicules routiers ».

Création de la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile

Conformément à l'article 6.3 du RGPD, les auteurs du projet de loi ont prévu la création d'une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile (ci-après la base de données « TR. RCA »). Ces bases légales devraient établir des dispositions spécifiques visant à déterminer, entre autres, les types de données traitées, les personnes concernées, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et pour quelles finalités, les durées de conservation des données ou encore les opérations et procédures de traitement.

Or, force est de constater que le texte sous avis ne précise pas clairement quelles seraient les catégories de données qui seraient traitées et conservées dans la base de données TR.RCA, ni pour quelles finalités celles-ci seraient traitées, ni quelles seraient les durées de conservation de telles données. De telles précisions s'avèrent d'autant plus importantes alors que le responsable du traitement de cette base de données serait le Ministre ayant les transports dans ses attributions (ci-après le « ministre »), mais qu'elle serait gérée par une entreprise privée, la SNCA, et serait, en outre, alimentée par des données collectées par des entreprises privées, à savoir les compagnies d'assurance du Grand-Duché de Luxembourg. La CNPD reviendra, tout au long de son avis, en détail sur les problématiques susceptibles d'être engendrées par un tel système. En outre, elle regrette que les dispositions qui encadrent une telle base de données soient éparpillées dans plusieurs textes de loi de sorte qu'il est difficile de comprendre les contours et la portée de la base de données TR.RCA.

Afin de comprendre la portée du rôle des différents acteurs d'un point de vue de la protection des données, la CNPD juge indispensable que le texte sous avis prévoie pour quels traitements de données

le ministre est le responsable du traitement, et de préciser que le CTIE et la SNCA sont les sous-traitants du ministre. La CNPD recommande de préciser que le ministre serait le responsable du traitement pour les traitements de données effectués dans le cadre de la tenue de la base de données TR.RCA, que la SNCA serait le sous-traitant du ministre, en ce qu'elle gèrerait une telle base de données, et que le CTIE serait également le sous-traitant du ministre, en ce qu'il mettrait en place les solutions techniques permettant la tenue de ladite base de données.

La CNPD relève ensuite que le rôle des compagnies d'assurance n'est pas clairement défini dans le projet de loi. En effet, il ressort des dispositions de l'article 4 du projet de loi que la SNCA recueillerait directement auprès de l'entreprise d'assurance concernée les données relatives à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers pour le véhicule à immatriculer. Or, il est difficile de comprendre à la lecture desdites dispositions dans quelle situation les compagnies d'assurance agiraient en tant que « data provider » ou en tant que responsable du traitement. Il est dès lors impératif aux yeux de la Commission nationale de clarifier le rôle des compagnies d'assurance afin de pouvoir tirer clairement les conséquences de leur rôle dans le cadre de la base de données TR.RCA d'un point de vue de la protection des données.

La CNPD se demande par ailleurs quelles seraient les raisons de la conservation de telles données – c'est-à-dire la preuve de couverture du véhicule par une assurance de responsabilité civile pour véhicules automoteurs – dans la base de données TR.RCA aux fins de l'immatriculation d'un véhicule routier ? En effet, aucune disposition actuellement applicable ne semble justifier une telle conservation dans une base de données dédiée, une fois l'immatriculation du véhicule terminée. Des explications à ce sujet mériteraient d'être apportées par les auteurs du projet de loi.

Alors que la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité ne semble pas imposer la création d'une telle base de données, la CNPD comprend que la création de la base de données TR.RCA obéirait plutôt à une volonté politique – et à l'anticipation d'une reforme européenne à venir, dont la finalité première serait de permettre le contrôle quant à la validité ou l'existence d'une assurance de responsabilité civile pour les véhicules immatriculés et mis en circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Or, cela n'est aucunement reflétée dans le projet de loi. Par conséquent, la formulation actuelle desdites dispositions ne remplit pas les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Cour européenne des droits de l'homme. La CNPD estime, dès lors, indispensable que les dispositions légales reflètent les finalités telles que décrites par les auteurs du projet de loi dans l'exposé des motifs et dans le commentaire des articles.

En outre, tant l'article 4 du projet de loi que l'article 50 du projet de règlement grand-ducal visent expressément la collecte des « données personnelles du preneur d'assurance » sans qu'il soit explicitement précisé de quelles données il s'agirait. Des précisions à ce sujet mériteraient d'être apportées par les auteurs du projet de loi.

Par analogie, il ne ressort pas clairement du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal quelles données à caractère personnel seraient collectées et conservées dans la base de données TR.RCA. Afin de remplir les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Cour européenne des droits de l'homme, la CNPD juge impératif que les auteurs du projet de loi énumèrent clairement dans le texte sous avis quelles catégories de données à caractère personnel seraient collectées et conservées dans la base de données TR.RCA. Pour une meilleure lisibilité et compréhension des dispositions, ces précisions devraient figurer dans une seule et même disposition.

Quant aux modalités d'accès aux données collectés, il y a lieu de relever que l'article 36 du projet de loi prévoit les accès suivants à la base de données TR.RCA :

– un accès par la Police grand-ducale ;
– un accès par les agents de l'Administration des douanes et des accises ;
– un accès par les entreprises d'assurance autorisées ;
– un accès par le Fonds de Garantie Automobile ; et
– le Bureau, tel que défini à l'article 1er, lettre g) de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Quant à l'accès par la SNCA elle-même, la CNPD regrette que ni les textes sous avis ni le commentaire des articles n'apportent de précisions quant aux raisons qui justifieraient qu'un agent de la SNCA puisse accéder à la base de données TR.RCA. Ainsi, quelles seraient les finalités pour lesquelles un agent de la SNCA pourrait avoir accès à la base de données TR.RCA, une fois l'immatriculation d'un véhicule terminée ? De plus, il ressort du projet de loi qu'une autre base de données est actuellement gérée par la SNCA, à savoir le fichier national des véhicules routiers et de leurs détenteurs, dénommé « TR.VIM »22. Ce fichier serait d'après les auteurs du projet de loi également relié au fichier TR.RCA. Afin d'éviter tout accès illégal aux données, il faudrait veiller à ce que des agents de la SNCA, qui auraient accès au fichier TR.VIM, ne puissent accéder au fichier TR.RCA et vice-versa, si les finalités pour lesquelles ces accès sont accordés, sont différentes.

La CNPD estime cependant qu'il n'est ni justifié ni nécessaire que les compagnies d'assurance aient accès à la base de données TR.RCA pour les finalités avancées par les auteurs. Ce d'autant plus alors que celles-ci auraient d'ores et déjà accès à de telles données, qui sont leurs propres données clients. En tout état de cause, la CNPD considère qu'un tel accès ferait courir des risques importants d'accès illégal aux données le cas échéant. En effet, à défaut de mesures de sécurité appropriées, telles que décrites ci-avant, le risque de communication non sollicitée pour les clients des compagnies d'assurance serait, par exemple, important. De même qu'il existerait un risque non négligeable, en cas de faille informatique, que les données clients d'une compagnie d'assurance A deviennent accessibles à une compagnie d'assurance B.

Selon l'article 5.1.c du RGPD, les données à caractère personnel ne doivent pas être conservées plus longtemps que nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées. Le projet de loi ne donne pas de précisions quant à la durée de conservation des catégories de données qui figureraient dans la base de données TR.RCA. En l'absence de telles précisions, la Commission nationale n'est pas en mesure d'apprécier si, en l'occurrence, le principe de durée de conservation limitée des données serait respecté en l'espèce.

De plus, les données collectées devront être supprimées ou anonymisées dès que leur conservation n'est plus nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées. Dès lors, même si les durées de conservation ne sont pas définies dans le projet de loi, celui-ci devrait *a minima* préciser les critères qui seraient pris en compte afin de déterminer quelle est la durée de conservation proportionnée pour chaque catégorie de données à caractère personnel qui serait collectée dans le cadre du projet de loi.

Enfin, la CNPD déclare pouvoir comprendre qu'une obligation légale définisse la durée de conservation pour les données collectées par les compagnies d'assurance, mais que cette obligation devrait peser sur les compagnies d'assurance en leur qualité de responsable du traitement lorsqu'elles collectent des données en vue de la conclusion d'un contrat d'assurance et non pas sur le ministre, en tant que responsable du traitement de la base de données TR.RCA, alors qu'il s'agit d'un traitement de données différent pour des finalités différentes. La CNPD juge indispensable que des clarifications à ce sujet soient apportées par les auteurs du projet de loi.

Consultation de bases de données par la SNCA aux fins de vérification de l'information nécessaire à l'immatriculation

La CNPD regrette que les dispositions du règlement grand-ducal ne précisent pas à quelles autres bases de données la SNCA aurait accès ni quelles seraient les catégories de données visées. Or, il est indispensable que de telles précisions soient apportées afin que soient respectés les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Cour européenne des droits de l'homme. Il s'impose, en vertu de l'article 6.4 du RGPD, de déterminer dans l'ordre juridique national les conditions dans lesquelles les données peuvent être traitées à une finalité autre que celle pour laquelle elles sont collectées, tel qu'il peut être le cas lorsque des données collectées et traitées par une administration deviennent accessibles à une autre administration. Dans le respect de l'article 11, paragraphe 3, de la Constitution, qui érige en matière réservée à la loi les exceptions à la garantie par l'État de la protection de la vie privée, les conditions dans lesquelles les données peuvent être traitées à une finalité autre que celle pour laquelle elles ont été collectées doivent faire l'objet d'une loi. En conséquence, la CNPD demande s'il ne faudrait-il pas prévoir dans la loi le principe de l'accès par la SNCA à des bases de données tenues par d'autres administrations ?

Echanges de données entre la SNCA et l'Administration des douanes et accises

Il résulte du commentaire de l'article 4 du projet de loi que les auteurs du projet de loi entendent prévoir un échange de données entre la SNCA et l'Administration des douanes et des accises. S'il convient de féliciter les auteurs du projet de loi pour avoir prévu le principe d'un tel échange, force est de constater que celles-ci ne sont pas rédigées avec suffisamment de précision. Afin de respecter les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, il est indispensable que de telles précisions soient apportées.

Avis de la Chambre de Commerce (24.2.2023)

La Chambre de Commerce observe que les nouvelles dispositions projetées concernent en particulier ses ressortissants qui sont les compagnies d'assurances, respectivement entreprises d'assurance.

Il s'agit de la création d'une base légale permettant l'échange de données relatives aux véhicules routiers en matière d'immatriculation et en matière d'assurance de la responsabilité civile « RC » dans le cadre d'une nouvelle base de données.

Dans le cadre du fonctionnement de cette base de données, qui nécessite un traitement des données par la Société Nationale de Circulation Automobile (ci-après la « SNCA »), respectivement un échange de données techniques et personnelles concernant les véhicules entre l'assureur du véhicule et la SNCA, la Chambre de Commerce constate que le Projet apporte des restrictions au traitement de ces données par l'assureur, spécifiquement en matière de conservation desdites données. Ces données sont pourtant indispensables à l'assureur pour exercer son activité, à savoir assurer les véhicules automoteurs.

Les restrictions apportées en matière de traitement des données dans le chef des assureurs, respectivement l'assureur du véhicule, pour les données qui le concerne, sont argumentées dans les commentaires des articles du projet de loi par des considérations relatives au respect de certains principes en matière de protection des données. Or, la Chambre de Commerce est d'avis que ces restrictions ne sont nullement le gage d'un respect des principes en matière de protection des données et qu'elles ont même pour effet de créer des incertitudes et contradictions au regard des traitements nécessaires et légitimes dans le cadre de la souscription et de la gestion d'un contrat d'assurance. Les données visées sont en effet déjà traitées et conservées par l'assureur, dans le respect des règles relatives à la protection des données.

Les remarques de la Chambre de Commerce visent plus particulièrement les articles 4, 25 et 36. Elle estime que l'adoption en l'état du projet de loi aurait des conséquences non souhaitables sur l'activité tout à fait standard des assureurs en matière d'assurance de responsabilité civile des véhicules automoteurs et n'est donc en mesure d'approuver le présent projet de loi que sous réserve de la prise en considération de ses commentaires.

Avis complémentaire de la Chambre de commerce (12.7.2023)

Dans son avis complémentaire du 12 juillet 2023, la Chambre de Commerce regrette que ses considérations et remarques, quant aux restrictions concernant l'accès aux données relatives aux véhicules routiers en matière d'immatriculation et en matière d'assurance de la responsabilité civile « RC » pour les assureurs, formulées dans son avis initial émis en date du 24 février 2023, n'aient pas été prises en compte dans le cadre des Amendements. A ce titre elle se permet de renvoyer à ses observations formulées dans son avis initial relatif au Projet. La Chambre de Commerce peut approuver les amendements parlementaires au projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

*

V. COMMENTAIRE DES ARTICLES

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note dans son avis du 23 décembre 2022 que le projet de loi vise, à de nombreuses occurrences, les « propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule », en y adjoignant, à certains endroits, d'autres personnes telles que le « gardien ». La Haute Corporation estime que l'énumération est maladroite en ce qu'elle laisse à penser qu'il existe un « détenteur du certificat d'immatriculation ». Elle estime qu'il conviendrait de viser à chaque fois le « propriétaire ou détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation », concepts définis et employés par l'arrêté de 1955. Les dispositions se référant, par ailleurs, au « gardien » sont à préciser dans le sens qu'est visé le gardien du véhicule, en visant, le cas échéant, le « propriétaire, détenteur ou gardien du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation ».

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

La commission décide de faire droit aux remarques du Conseil d'État à travers tout le texte du projet de loi, notamment en précisant que sont visés les « propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation », « titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule » ou encore « véhicule routier ».

À l'intitulé, la commission prend acte de la recommandation du Conseil d'État « *de faire suivre les modifications à plusieurs actes dans l'ordre chronologique de ceux-ci* », mais pour des raisons de lisibilité de ce projet assez volumineux, elle juge opportun de ne pas modifier l'intitulé au vu des modifications importantes que cela engendrerait.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate, dans ses observations générales que les amendements parlementaires sous revue entendent répondre aux observations et oppositions formelles émises par le Conseil d'État dans son avis du 23 décembre 2022 relatif au projet de loi modifiant 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ; 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ; 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ; 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand – ducale.

À la lecture du texte coordonné, il apparaît que l'article 6 initial de la loi en projet a été supprimé, de sorte que l'opposition formelle émise par le Conseil d'État à l'égard de ladite disposition peut être levée.

La commission parlementaire prend acte de la levée de l'opposition formelle quant à l'article 6 du projet de loi.

Nouvel article 1er

La commission parlementaire décide d'insérer un nouvel article 1er dans le projet de loi prenant la teneur suivante :

« Art. 1er. Un article 1*bis*, libellé comme suit, est inséré après l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« Art. 1*bis*.

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. ***Propriétaire d'un véhicule routier* : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.**

2. ***Détenteur d'un véhicule routier*** **: toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.**
3. ***Titulaire d'un certificat d'immatriculation*** **: la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé conformément à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation conformément à l'annexe I de la prédite directive.**
4. ***Identifiant unique du véhicule*** **: une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier. » »**

Une des modifications principales visées par le projet de loi est l'introduction de la notion du « titulaire d'un certificat d'immatriculation », conformément à la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Cette dernière dispose dans son Annexe I, point II.5. (C1) que la partie I du certificat d'immatriculation contient entre autres les données nominatives du titulaire du certificat d'immatriculation, et, dans la même Annexe, points II.6 (C2) et II.6. (C3) que la partie I du certificat d'immatriculation peut également comporter les données nominatives du propriétaire du véhicule ou de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire.

Même si une définition du titulaire d'un certificat d'immatriculation figure actuellement à l'article 2, paragraphe 4, rubrique 4.6. b) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après « arrêté de 1955 ») et même si la partie I du certificat d'immatriculation luxembourgeois prévoit une colonne pour y insérer le titulaire du certificat d'immatriculation, la législation et la réglementation actuelles en matière d'immatriculation d'un véhicule sont basées sur les droits de propriété, de sorte que le certificat d'immatriculation contient le nom du propriétaire, ou, le cas échéant, du détenteur du véhicule. Il en découle que le régime actuel du titulaire du certificat d'immatriculation est lacunaire et afin d'y remédier et de se conformer à la directive 1999/37/CE du 29 avril 1999 précitée, il est proposé d'inscrire dorénavant obligatoirement sur la partie I du certificat d'immatriculation, le titulaire du certificat d'immatriculation alors que le nom du propriétaire ne devra plus obligatoirement être renseigné. À cette fin, il a été jugé utile de modifier la définition actuellement prévue par l'arrêté de 1955 afin de refléter le fait que l'immatriculation est une opération visant à attribuer un numéro de plaque d'immatriculation à un titulaire du certificat d'immatriculation qui peut, ou non, être le propriétaire de ce véhicule.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que dans les définitions figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) et la lettre b) dans sa teneur projetée, de l'arrêté de 1955, faisaient que l'introduction de la notion de titulaire d'immatriculation était sans véritable apport. En effet, selon le Conseil d'État, il découlerait de la définition du détenteur d'un véhicule routier, figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) de l'arrêté de 1955, que le détenteur n'était pas défini comme le détenteur matériel du véhicule, mais comme la personne physique ou morale autre que le propriétaire dont les qualités sont inscrites sur le certificat d'immatriculation. Il en résulterait que toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation et qui n'est pas le propriétaire du véhicule routier, peut être considérée comme le détenteur du véhicule si bien que la qualité de toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation se résumerait à deux alternatives ; elle est soit propriétaire soit détenteur du véhicule routier. Le Conseil d'État en conclut dès lors que le titulaire du certificat d'immatriculation est sans réel apport dans la mesure où le titulaire du certificat d'immatriculation serait couvert soit par la notion de propriétaire, soit par la notion de détenteur du véhicule routier au vu des définitions précitées.

À cela s'ajoute que les définitions de « détenteur d'un véhicule routier » et de « titulaire du certificat d'immatriculation » figuraient dans l'arrêté de 1955 et que cet état de fait avait pour conséquence de conditionner le champ d'application de la loi par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Une telle manière de procéder serait inconcevable dans un domaine touchant à une matière réservée à la loi formelle, en l'occurrence la liberté de commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission propose d'insérer un nouvel article 1*bis* dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après « loi de 1955 ») afin de faire figurer les définitions dans la loi et afin d'assurer que le champ d'application de cette dernière ne soit pas conditionné par des définitions

émanant d'un acte réglementaire. Afin de clarifier les définitions et éviter toute confusion entre les notions de « propriétaire », « détenteur du véhicule » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », il est proposé d'introduire à côté de celle de « détenteur d'un véhicule routier » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », celle de « propriétaire d'un véhicule routier ». La définition de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » reprend la définition figurant dans la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 précitée et celle de « détenteur d'un véhicule routier » est alignée sur celle prévue à l'annexe I, point II.6. (C.3), de la même directive.

Dans la mesure où il s'est avéré que des véhicules routiers peuvent avoir un même numéro d'identification, il a été jugé utile d'insérer dans le même article 1*bis* la notion d' « identifiant unique du véhicule ». Il s'agit d'une chaîne alphanumérique associée à chaque véhicule routier par le ministre et permettant ainsi d'identifier correctement chaque véhicule dans la banque de données nationale des véhicules routiers ainsi que dans la banque de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers. Cet identifiant unique du véhicule permettra également de faciliter les interactions avec l'ensemble des acteurs concernés.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1er, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents jusqu'à l'article 6 du projet de loi, qui a vocation à être supprimé.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate que par l'amendement sous revue, les auteurs introduisent dans la loi en projet un article 1er nouveau qui définit, au nouvel article 1*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après la « loi de 1955 », les notions de « propriétaire d'un véhicule routier », de « détenteur d'un véhicule routier », de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » et d'« identifiant unique du véhicule ».

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État avait demandé, sous peine d'opposition formelle, que les définitions précitées soient prévues au niveau de la loi, tout en veillant à leur cohérence. Étant donné que l'amendement sous examen répond à ces demandes, l'opposition formelle peut être levée.

La commission parlementaire constate que l'opposition formelle quant aux définitions a été levée.

Au point 3, vu que les obligations d'immatriculation et d'inscription sur le certificat d'immatriculation découlent de la législation nationale, les références à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules sont à supprimer, pour viser « la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation ».

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer la référence à la directive à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules

Nouvel article 2 (article 1er initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen modifie l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée du 14 février 1955.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1er modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il y a par conséquent lieu de supprimer à l'endroit du nouvel article 2 (ancien article 1er) la référence à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et de la remplacer par la référence à la « même » loi.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 1er (nouvel article 2), du projet de loi comme suit :

~~Art. 1er.~~ Art. 2. À l'article 2 de la **même** loi **~~modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques~~**, le paragraphe 1er est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, le point 6) est remplacé par le libellé suivant :

«6) a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription. »

2° À la suite de l'alinéa 2, ~~Deux nouveaux alinéas~~ sont insérés ~~derrière l'alinéa 2~~ deux alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Il est institué une Commission spéciale des permis de conduire dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi

que les indemnités auxquelles les membres de la cCommission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé au ministre sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues à l'alinéa 1er, ~~sous les~~ points 1), 2), 3), 5) et 6) ~~de l'alinéa 1er~~.

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la cCommission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 ~~XXXX~~ portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État n'a pas de remarque à formuler.

La commission parlementaire en prend note.

Nouvel article 3 (article 2 initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen modifie le paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points.

Dans son avis du 23 décembre 2022, Conseil d'État critique la forme des dispositions choisies par les auteurs du projet et attire l'attention de ces derniers sur l'approche des infractions reprises dans le tableau actuel des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points qui consiste à énumérer les infractions définies en des termes clairs et précis à d'autres endroits dans la loi de 1955. Selon le Conseil d'État, les auteurs du projet rompent avec cette logique, en érigeant des comportements fautifs en infractions dans le tableau même et en renvoyant par la suite, dans les articles liés, qui les assortissent de sanctions pénales, aux rubriques afférentes du tableau. Le Conseil d'État estime, dès lors, qu'il y a lieu de ne pas rompre avec cette logique du tableau actuel et demande aux auteurs du projet d'adapter les comportements fautifs en ce sens. Cette observation vaut pour les points 12), 13), 28) et 29) de l'article 2*bis* de la loi de 1955.

En d'autres termes, d'après le Conseil d'État, il faut définir de manière claire, précise et circonstanciée les comportements fautifs à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations et non à l'article 2*bis* qui reprend uniquement le tableau des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points. Selon le Conseil d'État, une fois que les comportements fautifs sont érigés en des infractions claires, précises et nettes à l'article 7, il est suffisant de les énumérer brièvement à l'article 2*bis* tout en faisant, si nécessaire, un renvoi à l'article 7 dans l'article 2*bis*. Les auteurs du projet ont fait le contraire en érigeant de manière claire et précise les comportements fautifs en infraction à l'article 2*bis* tout en faisant à l'article 7 le renvoi à l'article 2*bis* de la loi de 1955.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, les comportements fautifs des infractions y relatives sont donc définis de manière claire, précise et circonstanciée aux lettres o), p), q) et s) de l'alinéa 2 à l'article 7. Le renvoi à l'article 7 aux points 12), 13), 28) et 29) de l'article 2*bis* a donc été supprimé par la formulation nouvellement proposée.

En ce qui concerne le nouveau point 8), le Conseil d'État a soulevé que les auteurs entendaient remplacer la notion de « masse maximale autorisée », définie à l'article 2, rubrique 3.1., lettre f) de l'arrêté de 1955 afin d'y introduire une distinction entre le dépassement de la « masse maximale réglementaire » et le dépassement de la masse maximale telle qu'augmentée par une autorisation de transport exceptionnel ou par une autorisation de circuler délivrée par le ministre, en ce sens qu'il ne serait projeté d'accepter d'appliquer une tolérance de dix pourcent que pour le premier cas de dépassement, à savoir le dépassement de la masse réglementaire.

En ce qui concerne le premier tiret du nouveau point 8) dans sa teneur projetée, le Conseil d'État a relevé que la notion de « masse maximale réglementaire » n'était pas définie et que le libellé proposé employait des termes différents de ceux repris dans l'article 11 de la loi de 1955 portant incrimination du dépassement de la masse maximale autorisée. Dans la mesure où cette incohérence est source

d'insécurité juridique, le Conseil d'État s'est opposé formellement à la disposition sous revue et a suggéré de reformuler le point 8) afin de renvoyer au dépassement de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955, à l'instar d'autres infractions prévues dans la liste figurant à l'article 2*bis*, paragraphe 2, de la loi de 1955 et donnant lieu à une réduction de points.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de reformuler le premier tiret, devenu la lettre a), afin de viser l'application d'une tolérance de dix pour cent par rapport à la masse maximale autorisée et non plus par rapport à « la masse maximale règlementaire », notion qui n'est pas définie dans la loi de 1955 ou l'arrêté de 1955 et afin de s'aligner sur la terminologie employée par l'article 11 de la loi de 1955. Un renvoi aux dépassements de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955 est opéré.

Au deuxième tiret, devenu la lettre b), les mots « les maxima du chargement règlementaires » sont remplacés par les mots « masse maximale autorisée » pour les mêmes raisons qu'exposées ci-dessus. En outre, il est proposé d'introduire les mots « en charge » entre les mots « la masse » et « excède » afin de clarifier que dans l'état chargé d'un véhicule, couvert d'une autorisation de transport exceptionnelle, le dépassement de la masse accordée dans une autorisation ministérielle est sanctionné sans prise en compte de la masse maximale autorisée. De plus, les termes « maximale indiquée » sont remplacés par le terme « accordée » afin d'éviter une confusion entre la masse maximale autorisée inscrite sur le certificat d'immatriculation en vertu des articles 12 et 12*bis* de l'arrêté de 1955 et la masse accordée dans une autorisation ministérielle. Un renvoi à l'article 11 a également été opéré.

En ce qui concerne les dimensions et l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État se heurte également à la formulation des dispositions choisies par les auteurs du projet. Les points 28) et 29) de l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2*bis* imposent une réduction du nombre de points sur le permis de conduire en cas de transports expressément exemptés de respecter certaines prescriptions relatives au chargement des véhicules et à l'arrimage. Le Conseil d'État demande, dès lors, aux auteurs de reformuler les points 28) et 29) afin de tenir compte des transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées.

Afin de tenir compte des observations formulées par le Conseil d'État, le point 28) relatif à l'arrimage et le point 29) relatif aux dimensions du chargement des véhicules routiers sont regroupés dans un seul point, à savoir le point 28), de sorte que le point 29) est supprimé et le point 30 est renuméroté en point 29.

En outre, les comportements fautifs ne sont plus énumérés de manière détaillée et précise, mais une formulation plus générale a été choisie qui inclut tous les comportements fautifs, à savoir les principes et les exceptions (transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées).

Quant à la forme, la commission parlementaire a donc fait droit aux observations du Conseil d'État.

Quant au fond, la commission renvoie aux amendements 7 et 8 où le contenu des dispositions nouvellement formulées est expliqué plus en détail.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 2 (nouvel article 3), du projet de loi comme suit :

« **Art. 2 3.** À l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués :

[…]

8)	**a) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11** ~~**la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, chargé ou non, dont la masse excède de plus de 10% la masse maximale règlementaire ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers**~~ **b)** la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse **en charge** excède la masse ~~**maximale indiquée**~~ **accordée** dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser ~~**les maxima du chargement règlementaires**~~ **la masse maximale autorisée**, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule, ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du ~~d'un~~ véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11	4 points

[…]

12)	**a)** le fait pour le conducteur **d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler** ~~**de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre**~~ **un** appareil **électronique mobile** doté d'un écran ~~**allumé en le tenant en main, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement**~~ **b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin**	4 points
13)	le fait pour le conducteur **d'utiliser** ~~**pour lequel**~~ un casque homologué ~~**est**~~ obligatoire **où l'équipement de** ~~**d'utiliser un équipement servant à la**~~ communication ~~**qui, soit**~~ n'est **ni pas** intégré, **ni soit n'est pas** fixé ~~**correctement,**~~ **au casque conformément aux** ~~**selon les**~~ prescriptions du fabricant~~**, au casque de protection**~~	4 points

[…]

28)	~~**Le transport ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, l'organisation ou la réalisation d'un transport présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :**~~ ~~**– un chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber**~~ ~~**– un chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur**~~ ~~**– une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux**~~ ~~**– un arrimage non règlementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier**~~ **l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers**	2 points

~~29)~~	**~~La conduite d'un véhicule ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :~~** **~~– le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres~~** **~~– l'utilisation d'un support de charge non règlementaire~~** **~~– le dépassement de la longueur maximale règlementaire d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus~~** **~~– le défaut de signalisation ou signalisation non règlementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre~~** **~~– le défaut d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires~~** **~~– le défaut d'une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima règlementaires à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier~~** **~~– l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions règlementaires~~** **~~– l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement règlementaires~~**	**~~2 points~~**
~~30~~ **29)**	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule~~,~~ ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation ~~d'un~~ du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 points

»

»

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État rappelle que, concernant le point 8), il s'était opposé formellement à l'emploi de la notion de « masse maximale réglementaire ». La disposition critiquée se réfère désormais à « la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ». La notion de « masse maximale réglementaire » ayant été supprimée, l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Au point 12), les auteurs font droit à la demande du Conseil d'État de supprimer la référence au tramway, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Quant aux points 28) et 29), le Conseil d'État avait demandé, dans son avis précité du 23 décembre 2023, « de transférer la définition des infractions prévues aux points 28) et 29) à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations ou bien de la prévoir dans un article séparé de la loi de 1955, et ceci afin de rester dans la logique du tableau actuel des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points ».

Or, les auteurs ont supprimé les précisions relatives aux comportements donnant lieu à une réduction de points, sans toutefois les insérer dans une autre disposition de la loi de 1955.

Le Conseil d'État tient à souligner que le principe de la légalité des peines, consacré par l'article 19 de la Constitution, implique, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, « la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés ».

Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle sur le fondement de l'article 19 de la Constitution, que les comportements incriminés soient définis dans la loi formelle.

Le Conseil d'État réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer à l'endroit de l'article 3 le point 28) du tableau, de même que la lettre q) figurant à l'article 7 de sorte que le comportement n'est plus incriminé et que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être. Cette décision a son fondement dans la volonté de ne pas rompre avec la logique actuelle selon laquelle les comportements incriminés par la loi sont détaillés par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Afin de remédier à cet état de fait et de respecter le principe consacré par l'article 19 de la Constitution qui prévoit, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés, une refonte complète de l'article 2*bis* et 7 s'avère nécessaire lors d'un projet futur afin de détailler les comportements incriminés dans la loi de 1955.

À noter que suite à la suppression du point 28), le nouveau point 29) est renuméroté en nouveau point 28).

La commission décide par conséquent de supprimer le point 28) de l'article 3 du projet de loi :

« Art. 3.

(…)

~~**28)**~~	~~**l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers**~~	~~**2 points**~~

»

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État note que l'amendement sous revue vise à supprimer, à l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1er, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le point 28) et, à l'article 7, alinéa 2, de la loi précitée du 14 février 1955, la lettre q).

Le Conseil d'État s'était opposé formellement à la teneur projetée des dispositions précitées sur le fondement du principe de la légalité des peines consacré par l'article 19 de la Constitution.

En raison de la suppression des dispositions en cause, l'opposition formelle émise par le Conseil d'État n'a plus lieu d'être.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 4 (article 3 initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen modifie l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955,

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a demandé, sous peine d'opposition formelle, à ce que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » prévu à la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 soit encadré. La Haute Corporation a encore rappelé qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et qu'une autorité administrative ne saurait se voir accorder par le législateur un pouvoir d'appréciation sans limite pour prendre des décisions et que la loi doit définir les éléments essentiels de la matière avec une netteté suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration.

La commission parlementaire propose dès lors d'insérer un nouveau point 1 dans l'ancien article 3, devenu l'article 4 du projet de loi, afin de remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 et de renvoyer, pour ce qui est de la délivrance des autorisations et les conditions y relatives, à un règlement d'administration publique et à un règlement grand-ducal.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a également souligné que le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 – qui offre la possibilité de procéder à l'immatriculation, à titre exceptionnel, d'un véhicule historique ou d'un véhicule précédemment immatriculé en l'absence de

« l'un ou l'autre document » nécessaire à l'immatriculation – manque de précision dans la mesure où ni la nature ni le nombre de documents pouvant faire défaut n'ont été définis.

Le Conseil d'État a dès lors suggéré, afin d'éviter des recours en justice, de cadrer le caractère discrétionnaire des décisions et de délimiter la sphère de compétence décisionnelle des autorités. Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de modifier le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 afin de renvoyer à un règlement grand-ducal déterminant les documents nécessaires à l'immatriculation du véhicule routier. Contrairement à ce qui était initialement prévu dans le commentaire des articles, le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 ne vise pas exclusivement les véhicules précédemment immatriculés au Luxembourg.

La commission décide par conséquent d'amender l'ancien article 3, devenu l'article 4 du projet de loi, comme suit :

« **Art. ~~3~~ 4.** L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° La phrase liminaire est remplacée par le libellé suivant :

« La délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants : »

~~1~~ **2°** Le point 9. est remplacé par le libellé suivant :

« 9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules routiers au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ; »

~~2~~ **3°** Deux nouveaux points 10. et 11. sont ajoutés avec les libellés suivants :

« 10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules routiers précédemment immatriculés pour lesquels **~~l'~~** un ou **~~l'autre~~ plusieurs** document**s déterminés par voie de règlement grand-ducal et** nécessaire**s** à l'immatriculation **~~fait~~ font** défaut ;

11. l'équipement de ~~certains~~ véhicules routiers avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État rappelle avoir demandé, sous peine d'opposition formelle, que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » soit encadré.

Il constate que par l'amendement sous examen, les auteurs entendent remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955, pour écrire que « [l]a délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants ».

À titre liminaire, le Conseil d'État tient à relever que l'emploi de la notion de « règlement d'administration publique » n'est plus de mise. La référence y faite par la disposition en projet est dès lors à supprimer.

La Haute Corporation note ensuite que la phrase liminaire proposée n'encadre nullement le pouvoir d'autorisation qui revient au ministre, mais renvoie cet encadrement à un « règlement d'administration publique » et à un règlement grand-ducal. Or, dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 35 de la Constitution, l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution exige que « la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi ».

L'opposition formelle doit dès lors être maintenue sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer l'article 4 du projet de loi, de sorte que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être.

Par conséquent, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents.

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État note que les auteurs entendent supprimer dans son intégralité l'article 4 de la loi en projet.

L'opposition formelle émise par le Conseil d'État à l'égard du point 1° dudit article n'a dès lors plus lieu d'être.

La commission en prend acte.

Article 4

L'article sous examen modifie l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Le point 1° de l'ancien article 4, devenu l'article 5 du projet de loi, vise à aligner le texte de la loi de 1955 sur les dispositions européennes en vigueur ainsi que la terminologie relative aux différentes procédures de réception des véhicules routiers afin de tenir compte du fait que la législation européenne actuelle est composée de règlements-cadres pour la procédure de réception des véhicules, alors que les anciennes règles en la matière se composaient de directives. Il est par conséquent prévu que la procédure de réception par type ou individuelle devienne la procédure de réception des véhicules routiers de droit commun. Il était initialement prévu d'introduire à l'article 4, paragraphe 1er, de la loi de 1955 un renvoi à un règlement grand-ducal pour déterminer les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

Le Conseil d'État a, dans son avis précité, tout d'abord souligné le fait que la définition 4.2., actuellement prévue à l'article 2 de l'arrêté de 1955, définit les « Directives européennes de réception » comme « l'ensemble des directives et règlements européens concernant la réception des véhicules routiers ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ». Dans un souci de cohérence, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de supprimer l'ajout des règlements européens ou bien de transférer la définition 4.2. de l'arrêté de 1955 dans la loi de 1955. Le Conseil d'État a également rappelé que le règlement européen constitue un acte obligatoire et est directement applicable et que l'adoption de mesures nationales ne se justifie que dans la mesure où le règlement renvoie au droit national ou requiert des dispositifs nationaux indispensables pour son application. Il serait dès lors inconcevable de « reprendre » dans le droit national des dispositions figurant dans des règlements européens et le Conseil d'État a exigé, sous peine d'opposition formelle, la suppression des termes « règlements et ». Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de supprimer l'ajout des règlements européens et, dans un souci de cohérence, il est proposé de remplacer les mots « exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile » par les mots « Directives européennes de réception » afin d'utiliser la notion définie à l'article 2, rubrique 4.2., de l'arrêté de 1955.

De plus, le Conseil d'État a souligné le fait que les conditions de la réception nationale touchent à la liberté du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et exigé, sous peine d'opposition formelle, que les conditions de la réception nationale soient inscrites dans la loi de 1955 – par opposition à un règlement grand-ducal – dans un souci d'orientation et d'encadrement du pouvoir exécutif qui exige que l'essentiel des dispositions afférentes figurent dans la loi.

Il est dès lors proposé de prévoir dans la loi de 1955 les conditions de la réception nationale par un renvoi aux conditions de réception telles que prévues aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE. La commission parlementaire propose également d'introduire un nouvel alinéa dans le paragraphe 1er de l'article 4 de la loi de 1955 afin d'y voir introduire les mêmes conditions de réception nationale pour les tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles qui devaient initialement figurer dans un règlement grand-ducal.

Le point 5°, lettre c) de l'ancien article 4, devenu l'article 5, du même projet de loi visait initialement à remplacer la première phrase de l'alinéa 4 du paragraphe 6, de la loi de 1955 et vise notamment à prendre en compte la digitalisation de l'immatriculation ainsi que les modalités de réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé. À cet effet, il faudra dorénavant s'acquitter d'une taxe afin de réserver un numéro d'immatriculation sachant que l'immatriculation, sinon la transcription du véhicule routier, fait également l'objet d'une taxe. Le projet de règlement grand-ducal modifiant : 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies

publiques ; 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ; 3° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ; 4° 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 ; 5° le règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes ; 6° le règlement grand-ducal modifié du 7 août 2015 autorisant la création d'un fichier et le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés (RGD CNPD) ; 7° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 8° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonctionnement du Fonds de garantie automobile ; 9° le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ; 10 °le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière ; 11° le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (ci-après « projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 »), dans sa teneur projetée, prévoyait à l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers que le conjoint survivant était exempté de l'obligation de paiement de la taxe concernant l'immatriculation du véhicule routier, ainsi que, le cas échéant, la réutilisation du numéro personnalisé hérité, reprises à l'article 1er du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 dans sa teneur projetée.

Le Conseil d'État a relevé dans son avis n° 60.971 relatif au projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant entre autres le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, que le texte de l'article 22 dudit règlement exemptait le conjoint survivant du paiement de la taxe relative à la réutilisation d'un numéro de plaque personnalisé dont il aurait hérité. Le Conseil d'État a relevé que l'article 4, paragraphe 6, alinéa 4 de la loi de 1955, qui constituerait la base légale du paiement de la taxe pour la réservation d'un numéro personnalisé ne prévoyait aucune exception quant aux débiteurs de la taxe. La disposition sous revue qui instaurerait une exception au paiement de la taxe dont la base légale figure dans la loi de 1955 risquerait dès lors d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Afin de suivre la suggestion du Conseil d'État selon laquelle il faudrait prévoir une telle base légale dans le cadre du projet faisant l'objet du présent amendement, il est proposé de remplacer non seulement la première phrase du paragraphe 6 de l'article 4 de la loi du 1955, mais l'intégralité de ce dernier afin de renvoyer à l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (ci-après « loi de 1965 »), qui fera elle aussi l'objet d'une modification (cf. amendement 20). Il est dès lors prévu de modifier l'article 1er, lettre a), de la loi de 1965 afin de faire figurer parmi l'énumération des demandes pouvant donner lieu à la perception d'une taxe, les demandes relatives à la réservation ou à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé. À l'article 3 de la loi de 1965, il est prévu de faire figurer une exception pour le conjoint survivant qui n'est pas soumis au paiement de la taxe relative à la transcription du véhicule hérité et, le cas échéant, la taxe relative à la réutilisation du numéro d'immatriculation personnalisé.

Concernant le point 6°, lettre b), de l'article du projet, les auteurs avaient prévu de compléter l'article 4, paragraphe 7, par huit alinéas nouveaux, pour prévoir, au moment de la procédure d'immatriculation et dans le cadre de la conclusion d'un contrat d'assurance responsabilité civile obligatoire, la communication de données relatives au véhicule par l'entreprise d'assurance autorisée à la SNCA, cette digitalisation présentant un gain de temps pour tous les acteurs impliqués dans l'immatriculation d'un véhicule.

Le Conseil d'État a toutefois relevé que la structure du paragraphe 7 manquait de cohérence dans la mesure où les alinéas tendaient à se répéter tout du moins partiellement. Le Conseil d'État a également relevé que les alinéas 7 à 9 ne définissent pas, ou ne renvoient pas aux alinéas pertinents pour la

détermination des données tombant sous la responsabilité du responsable de traitement et des différents sous-traitants et a dès lors demandé une précision en ce sens.

Par ailleurs, l'avis de la Commission nationale pour la protection des données (ci-après « CNPD ») n'était pas encore parvenu au Conseil d'État au moment de la communication de son avis. Il ressort de la délibération n°69/AV31/2022 du 19 décembre 2022 relative au projet de loi que force est de constater que le projet dans sa teneur initiale ne précisait pas clairement quelles seraient les catégories de données qui seraient traitées et conservées dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ni pour quelles finalités celles-ci seraient traitées, ni quelles seraient les durées de conservation de telles données alors que de telles précisions s'avèrent d'autant plus importantes que le responsable de traitement serait le ministre ayant les transports dans ses attributions, mais que la banque de données serait gérée par une entreprise privée, la SNCA, et qu'un accès par différents acteurs aux données contenues sur cette banque de données était initialement prévu.

Afin de suivre les recommandations de la CNPD et de donner suite aux observations du Conseil d'État, il est tout d'abord proposé, dans un but de cohérence et afin d'éviter des répétitions inutiles, de remplacer les huit alinéas par cinq alinéas. Afin d'éviter que les textes encadrant une telle base de données ne soient éparpillés dans différents textes, il est proposé de procéder à la suppression de l'article 36 du projet introduisant un article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (ci-après « loi de 2003 »).

Les cinq alinéas nouvellement introduits prévoient, à la lumière des recommandations de la CNPD, que le ministre a la qualité de responsable du traitement des données alors que la SNCA et le Centre des technologies de l'information de l'État (ci-après « CTIE ») agissent en qualité de sous-traitant du ministre. Il est instauré une base légale relative à la banque de données nationale des véhicules routiers à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 avec une indication précise des catégories de données traitées et conservées. La base légale pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers est introduite à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 avec indication des données collectées et traitées. Contrairement à ce qui était initialement prévu et suite aux recommandations de la CNPD, qui estimait préférable de prévoir une communication de données de la SNCA vers les acteurs plutôt qu'un accès ou une consultation de données, il est proposé de suivre les recommandations de la CNPD en ce sens. Ainsi, les entités auxquelles les données sont communiquées et les finalités d'une telle communication sont définies par voie de règlement grand-ducal. Des précisions sont également apportées en ce qui concerne l'accès à ces banques de données et un système de journalisation des accès est mis en place.

La durée de conservation des données est également précisée et fixée à dix années pour la banque de données nationale des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955, afin de prendre en compte la durée de signalement prévue dans le Règlement (UE) 2018/1862 du Parlement européen et du Conseil du 28 novembre 2018 sur l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation du système d'information Schengen (SIS) dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale, modifiant et abrogeant la décision 2007/533/JAI du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n°1986/2006 du Parlement européen et du Conseil et la décision 2010/261/UE de la Commission. Conformément à l'article 38 du règlement précité, les États membres peuvent introduire des signalements concernant des objets recherchés aux fins d'une saisie ou à titre de preuve dans une procédure pénale pour des objets facilement identifiables et notamment pour des véhicules à moteur, indépendamment de leur système de propulsion ou encore les certificats d'immatriculation de véhicules et les plaques d'immatriculation de véhicules qui ont été volés, détournés, égarés ou invalidés ou qui sont prétendument de tels documents, mais qui sont des faux. Conformément à l'article 38 du prédit règlement, un État membre peut introduire un signalement concernant des objets aux fins des articles 36 et 38 pour une période de dix ans. Conformément à l'article 8 du règlement précité, des informations supplémentaires sont échangées au moyen de l'infrastructure de communication. Il incombe aux États membres de fournir les moyens techniques et humains nécessaires pour assurer la disponibilité continue et l'échange rapide et efficace d'informations supplémentaires. Afin de pouvoir répondre aux demandes d'information supplémentaires et dans la mesure où ces signalements peuvent être introduits pour une période de dix ans, la durée de conservation des données enregistrées dans les bases de données visées à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 est fixée à dix ans.

La durée de conservation de la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 est fixée à sept années en raison de l'obligation du Fonds de garantie automobile d'informer sur demande et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre et survenu au cours des sept dernières années sur, entre autres, le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident et le numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule prévue à l'article 16, point 6, de la loi de 2003. À cette fin, une communication quant à l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile peut être communiquée au Fonds en vertu de l'article 10 du projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

Il est ensuite proposé d'insérer une nouvelle lettre d) dans l'article 5, point 6, du projet de loi afin de rectifier le renvoi initialement opéré à l'alinéa 4 ancien, devenu l'alinéa 7.

En ce qui concerne le point 7 remplaçant le paragraphe 8 de l'article 4 de la loi de 1955, il est proposé de remplacer sous la lettre « e) » la cession du véhicule à un nouveau propriétaire comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation par l'immatriculation au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation. En effet, il est préférable de prévoir comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation, l'immatriculation du véhicule routier au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation afin de prendre en compte les observations que le Conseil d'État a formulées à l'article 30 du projet de loi concernant l'articulation entre l'obligation pour le titulaire du certificat d'immatriculation de conclure un contrat d'assurance et des effets pouvant être engendrés par la cession du véhicule routier.

La commission décide par conséquent d'amender l'ancien article 4, devenu l'article 5, du même projet de loi comme suit :

« **Art. ~~4~~. 5.** L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux **~~exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile~~ directives européennes de réception**. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces **~~règlements et~~** directives sont repris**~~(~~**es**~~)~~** dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal ~~O~~officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal ~~O~~officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal ~~O~~officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, **~~ces~~ les** véhicules routiers doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle **conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE** qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par **~~l'autorité nationale compétente en la matière~~ la Société Nationale de Certification et d'Homologation**, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné**, conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 précité**. **~~Un règlement grand-ducal détermine les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.~~**

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers,

ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° […]

3° […]

4 […]

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

« […]

c) ~~**À l'**~~ L'alinéa 4, ~~**la première phrase**~~ est remplacé~~e~~ par le libellé suivant :

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. **Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal.** »

[…] »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

~~a~~ **b)** L'alinéa 2 est ~~**remplacé par le libellé suivant**~~ **supprimé** :

~~**« La SNCA est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires, détenteurs titulaires d'un certificat d'immatriculation des véhicules routiers et preneurs d'assurance, pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige. »**~~

~~b~~ **c) À la suite de l'alinéa ~~2~~ 1er, sont insérés cinq alinéas nouveaux** ~~**Huit nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2**~~ avec le libellé suivant :

« Le ministre dispose, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1er du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de de données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité

civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier.

~~**Pour attester la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurances autorisée.**~~

~~**Les données communiquées par les compagnies d'assurances, en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier, sont précisées dans un règlement grand-ducal ; elles comportent certaines données techniques du véhicule et les données personnelles du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule, et, le cas échéant, les données personnelles du preneur d'assurance.**~~

~~**La SNCA met également à disposition, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, les données techniques du véhicule à immatriculer, à l'entreprise d'assurances qui est titulaire du contrat de responsabilité civile automobile, si elles sont disponibles.**~~

~~**Pour la même finalité de l'immatriculation d'un véhicule routier, la SNCA peut recevoir la confirmation de l'acquittement de la taxe sur la valeur ajoutée suite à une communication effectuée par l'Administration des douanes et des accises. Dans le cadre de cet échange, le numéro de châssis du véhicule est saisi. Afin de vérifier les informations relatives au véhicule déclaré, des données techniques supplémentaires du véhicule peuvent être consultées, selon les modalités fixées par un règlement grand-ducal, et le nom(s), prénom(s) et adresse de la personne ayant procédé à l'acquittement de la taxe peuvent être communiqués.**~~

~~**Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).**~~

~~**Le Centre des technologies de l'information de l'État a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).**~~

~~**La SNCA a la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données**~~

~~**à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).**~~

~~**L'ensemble des échanges de données, dans les conditions des alinéas précédents, sont effectués par le biais des systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. »**~~

d) A l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

7° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant :

« (8) La validité du certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque :

a) l'échéance de validité est atteinte ;

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

c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;

d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;

e) le véhicule routier est ~~**cédé à un nouveau propriétaire**~~ **immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation** ;

[…] »

8° […] »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note, quant au paragraphe 1er, d'une part, que la référence, par la troisième phrase de l'alinéa 1er, aux règlements européens a été supprimée. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

D'autre part, une référence au règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE a été insérée à l'alinéa 2 afin de répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État fondée sur l'absence de conditions de réception nationale dans la base légale. L'opposition formelle y relative peut dès lors également être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Selon le Conseil d'État il y a toutefois lieu de noter que les auteurs ont supprimé tout renvoi à un règlement grand-ducal pour préciser les modalités de la réception. Or, dans des matières réservées à la loi, le pouvoir spontané du Grand-Duc est exclu. Si les auteurs entendent préciser lesdites modalités par la voie d'un règlement grand-ducal, il y a lieu de conférer au Grand-Duc cette mission conformément aux exigences constitutionnelles en la matière.

Quant aux bases de données instituées, le Conseil d'État s'était interrogé sur la durée de conservation des données en réservant, en l'absence d'explications, sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel. Au paragraphe 7, alinéa 6, il est désormais prévu que les données sont conservées pour une durée respectivement de dix ou de sept ans après la mise hors circulation du véhicule routier.

Au commentaire de l'amendement sous revue, les auteurs expliquent que la durée de dix ans pour la banque de données nationale des véhicules routiers découle de la durée de signalement que prévoit le règlement (UE) 2018/1862 du Parlement européen et du Conseil du 28 novembre 2018 sur l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation du système d'information Schengen (SIS) dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale, modifiant et abrogeant la décision 2007/533/JAI du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 1986/2006 du Parlement européen et du Conseil et la décision 2010/261/UE de la Commission, qui permet à un État membre d'introduire certains signalements touchant aux véhicules pendant une période de dix ans.

La durée de sept ans pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers découle de l'obligation incombant au Fonds de garantie automobile « d'informer sur demande et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre et survenu au cours des sept dernières années sur, entre autres, le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident et le numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule ».

Vu ces explications relatives aux durées de conservation, le Conseil d'État est en mesure de lever sa réserve de dispense du second vote constitutionnel.

La commission parlementaire prend note de la levée de la réserve de dispense du second vote constitutionnel.

Article 5

Cet article modifie l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé qu'au point 2 de cet alinéa 4, il est prévu que les défectuosités ou non-conformités mineures, autres que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement, « sont reprises dans un règlement ministériel » alors que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État s'est dès lors opposé formellement à la disposition sous revue.

Afin de ne plus encourir d'opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer les mots « sont reprises dans un règlement ministériel ».

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 5, devenu l'article 6, point 1, lettre a), du projet de loi entendant modifier l'article 4*bis*, paragraphe 1er, point 2, de la loi de 1955 comme suit :

« […]

2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et ~~**qui sont reprises dans un règlement ministériel**~~, pour les véhicules suivants :

   a) les autobus et les autocars ;

   b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;

   c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg. »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue supprime, à l'ancien article 5, devenu article 6, de la loi en projet, le renvoi à un règlement ministériel par l'article 4*bis*, paragraphe 1er, point 2, de la loi de 1955, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Article 6 initial du projet de loi déposé – supprimé

L'article 6 du projet de loi avait initialement pour objectif de préciser le point de départ du délai avant l'échéance duquel l'inspecteur de contrôle technique doit suivre obligatoirement une formation continue afin de ne pas perdre son agrément. Le prédit point de départ consiste dans la publication de la formation continue par un arrêté ministériel contrairement au système existant dont l'ensemble des inspecteurs de contrôle technique doivent obligatoirement suivre une formation continue annuelle. Il était initialement jugé inutile par les auteurs du projet d'imposer une formation à un rythme annuel alors que les nouveautés affectant les méthodes du contrôle technique ne surviennent pas à une telle fréquence et qu'avec le système ISO, les organismes de contrôle technique ont l'obligation de veiller à ce que leur personnel soit formé de façon continue pour maintenir un niveau de service de qualité.

Le Conseil d'État a toutefois relevé que la disposition en projet est contraire à l'annexe IV de la directive directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle

technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, en ce qu'elle prévoit que l'agrément ministériel autorisant les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques perdrait sa validité uniquement si l'inspecteur ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation et qu'une telle formation ne devrait pas forcément avoir lieu annuellement, alors que la directive précitée prévoit que les inspecteurs doivent suivre chaque année une formation continue ou réussir un examen approprié.

Dans la mesure où la disposition sous revue envisage une modification contraire à une directive, le Conseil d'État a demandé la suppression de cette disposition sous peine d'opposition formelle.

Dans la mesure où la disposition sous revue entraîne une modification non conforme au droit de l'Union européenne, la commission décide de suivre le raisonnement du Conseil d'État et de procéder à la suppression de l'ancien article 6 du projet de loi.

Nouvel article 6 (article 7 initial du projet de loi déposé)

Le présent article vise à amender l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en y apportant quelques adaptations dans un souci de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière, en sus des spécifications liées à la figure du titulaire du certificat d'immatriculation aux lettre l et m de l'alinéa 2 de cet article.

Le Conseil d'État a, dans son avis du 23 décembre 2022, constaté que le comportement répréhensible visé par la nouvelle infraction p) devenue q), relative aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, était déjà, du moins en partie, érigé en infraction à l'article 7, alinéa 1er de la loi de 1955 qui prévoit que « les infractions […] aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées à l'article 3, […] sont punies d'une amende de 25 à 250 euros », et que deux dispositions prévoyaient dès lors deux sanctions différentes pour un même fait. Une telle façon de procéder est inconcevable au vu du principe de légalité des peines consacré par l'article 14 de la Constitution qui exige que les peines soient suffisamment déterminées, à l'effet de permettre à tout justiciable commettant un fait pénalement répréhensible de mesurer la nature et la portée des sanctions encourues. Le Conseil d'État s'est dès lors formellement opposé à la disposition sous examen. Afin de respecter le principe de la légalité des peines, il est proposé de modifier la phrase liminaire de l'article 7 de la loi de 1955 afin de ne viser que le point 1 et les points 3 à 11 de l'article 3 de la loi de 1955, de sorte que les infractions aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, point 2, de la loi de 1955, c'est-à-dire « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » ne soit plus érigée en infraction à l'article 7, alinéa 1erde la loi de 1955 et que l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers soit sanctionnée à l'article 7, paragraphe 2, lettre q), de la loi de 1955.

Le Conseil d'État reproche aux auteurs du projet que le champ de la nouvelle infraction relative à l'utilisation au volant d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé serait rétréci en ce que toute utilisation quelconque dudit équipement reste permise du moment que l'appareil n'est pas tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement. Le Conseil d'État renvoie à l'évolution qu'a connue la législation belge sur ce point. En outre, le Conseil d'État se heurte aux termes « écran allumé » et « en mouvement ». Quid du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ou qui se trouve immobilisé à un feu rouge et qui utiliserait son téléphone ? Le Conseil d'État préconise, de ce fait, le terme « en circulation », étant donné qu'un véhicule temporairement immobilisé se trouve couvert par cette notion.

Il y a lieu de se demander si ce maintien satisfait l'ambition des auteurs : *quid* du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ? Plus généralement, le fait de viser tout « équipement téléphonique » et « tout autre appareil doté d'un écran allumé » vise-t-il de manière suffisamment large les appareils susceptibles de distraire les conducteurs ?

Les comportements fautifs nouvellement érigés en infraction se réfèrent tout d'abord à la législation belge, sur laquelle le Conseil d'État a attiré l'attention. Afin de tenir compte des observations soulevées par le Conseil d'État dans son avis émis en date du 23 décembre 2022, la commission parlementaire a reformulé les dispositions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique. La nouvelle disposition relativement stricte interdit à tout conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler tout appareil électronique mobile doté d'un écran. La disposition nouvelle se distingue de l'ancienne en ce qu'elle est devenue plus stricte. Non

seulement la tenue en main de l'appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur du véhicule est interdite, mais l'interdiction est devenue plus large en incluant et en visant également toute utilisation, ainsi que toute manipulation quelconque dudit appareil. L'utilisation de l'appareil implique, dès lors, toute manipulation, tout maintien en main ainsi que toute action nécessitant de toucher l'appareil ou même de regarder l'écran. Il est évident que le fait de faire usage de l'écran pour regarder des images, des animations ou d'autres médias de divertissement, qui ne sont pas directement liés à la circulation ou aux fonctions de réglage du véhicule, font également partie de l'interdiction.

Dans la nouvelle formulation, les termes « équipement téléphonique » ont été supprimés et les termes « appareil doté d'un écran allumé » ont été remplacés par les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran », alors que la commission parlementaire est d'avis que les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran » incluent tout type d'équipement téléphonique, que ce soit un téléphone portable, une tablette numérique, ordinateur portable, smartphone etc. Ensuite, le terme « allumé » a été supprimé et tout appareil électronique mobile doté d'un écran est visé dans la nouvelle disposition, qu'il soit allumé ou éteint. De plus, les termes « qui n'est pas en stationnement ou en parcage » ont été ajoutés. L'ajout desdits termes autorise donc tout conducteur d'un véhicule qui est immobilisé en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son appareil électronique mobile. Par contre, le conducteur qui se trouve momentanément à l'arrêt, comme par exemple le conducteur qui se trouve immobilisé devant un feu rouge, n'est pas visé par l'exception et ne peut donc pas faire usage, tenir en main ni manipuler son appareil électronique mobile. Si la commission parlementaire avait suivi la proposition du Conseil d'État en interdisant toute utilisation de l'appareil par le conducteur dès que le véhicule est en circulation, les conducteurs qui se trouvent en stationnement, en parcage et en arrêt seraient visés par l'interdiction. Or, ce n'est pas l'intention des auteurs du projet d'interdire l'utilisation d'un équipement téléphonique si le conducteur d'un véhicule se trouve immobilisé en stationnement ou en parcage. Par contre, le conducteur qui se trouve immobilisé avec sa voiture devant un feu rouge est, bien évidemment, visé et l'interdiction joue pour ce dernier.

En résumé, cette nouvelle formulation relativement stricte interdit, dès lors, à tout conducteur, qui se trouve avec sa voiture en mouvement ou momentanément à l'arrêt devant un feu rouge, d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son téléphone. Comme l'usage de l'appareil électronique mobile vise toute manipulation quelconque de ce dernier, le conducteur ne peut ni téléphoner, ni écouter de la musique ou de la radio.

Il lui est même interdit d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation de son appareil électronique mobile si l'on prend vraiment à la lettre la nouvelle formulation. Or, l'intention du projet de loi est de laisser une certaine marge de manœuvre au conducteur du véhicule quant à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation. Pour cette raison, la nouvelle disposition prévoit que le conducteur peut faire usage des fonctions de communication vocale et d'audition de son appareil électronique mobile si elles sont commandées par le système mains libres intégré du véhicule. Il en va de même avec les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation dudit appareil. Le conducteur peut faire usage desdites fonctions si l'appareil est commandé par le système mains libres intégré du véhicule et à condition pour cet appareil d'être fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin. L'exigence selon laquelle l'appareil électronique mobile doit être commandé par le système mains libres intégré du véhicule est réputée satisfaite si la fonction utilisée a été activée avant le départ et si, à partir de ce moment, l'appareil n'est plus commandé manuellement.

Finalement, dans le projet de loi a été ajouté à la disposition relative à l'utilisation d'un équipement téléphonique que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway. Or, selon le Conseil d'État, le champ d'application de la loi s'étend de toute manière à la conduite du tramway. D'après le Conseil d'État, si cette disposition était maintenue, cet ajout risquerait d'influer sur l'interprétation des dispositions qui omettent de s'y référer, qui pourraient être lues comme ne s'appliquant pas au conducteur du tramway. Le Conseil d'État a émis à cet endroit une opposition formelle pour insécurité juridique. La commission propose de supprimer la précision que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway, en vue de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

Quant à l'utilisation d'un équipement de communication par le motard pour lequel un casque homologué est obligatoire, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières. Or, ladite disposition a été énumérée par les auteurs du projet de loi à l'endroit du point 13) de l'alinéa 1er du para-

graphe 2 de l'article 2*bis*, mais ne figurait pas à l'alinéa 2 de l'article 7. Afin de combler cet oubli, la lettre p) dudit article 7 est donc remplacée par le libellé suivant :

« p) Inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ».

En ce qui concerne le point 13) de l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2*bis*, la commission propose de reformuler ladite disposition pour prendre la teneur suivante :

« 13) Le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant ».

Par la modification visée, le terme « correctement » a été supprimé, alors qu'il est difficile pour la Police grand-ducale de contrôler si l'équipement de communication est correctement fixé au casque de protection ou pas. Il va de soi qu'il n'appartient pas aux agents de police de juger si l'équipement de communication est correctement fixé ou pas. En vue d'éviter tout risque de divergences d'interprétations quant à ladite fixation de l'équipement téléphonique, il est préconisé de supprimer le terme « correctement » de la disposition visée. Par la nouvelle tournure, la disposition est également devenue plus lisible.

En ce qui concernait le point 30), devenu le point 29, à l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1er de la loi de 1955, le Conseil d'État a relevé que les auteurs entendaient appliquer une réduction de deux points à un comportement répréhensible mais ne faisait l'objet d'aucune incrimination dans la loi en projet. Dans la mesure où le Conseil d'État a considéré que le projet sous revue risquait de dissocier le lien étroit qui existe entre le droit pénal et la logique répressive inhérente au système du permis à points, la Haute Corporation a demandé de supprimer le point 30) ou d'ériger le comportement décrit en infraction pénale. Il est dès lors proposé d'insérer un nouveau point « s » à l'article 7, alinéa 2, de la loi de 1955 avec le libellé suivant : « s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers.» afin d'ériger le comportement en infraction.

Quant à la nouvelle lettre q), à savoir l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières.

La commission propose d'amender l'article 7 du projet de loi comme suit :

« **Art. 7.** L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1er est modifié comme suit :

a) Les termes « ,point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».

~~a~~ **b)** Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

~~b~~ **c)** Une nouvelle phrase est ajoutée *in fine* libellée comme suit :

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, le ~~Le~~ nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

b) […]

c) ~~**À la lettre o), les termes « , qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation. » sont remplacés par les termes « telles que libellées aux points 12 et 13 de l'article 2*bis* ; ».**~~ **La lettre o) est remplacée par le libellé suivant :**

« o) – inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;

– inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

d) **Quatre ~~Deux~~** nouvelles lettres p)**, ~~et~~** q), **r) et s)** sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« **p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;**

~~p~~ q) inobservation des prescriptions relatives **aux dimensions et à l'arrimage du** chargement des véhicules routiers **~~telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2*bis*~~** ;

~~q~~ r) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire**, ~~ou~~** le détenteur **d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier**, **~~d'un~~ du** véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation note que par l'amendement sous avis, la commission parlementaire entend modifier l'article 7 de la loi en projet afin de ne plus viser, à la phrase liminaire de l'article 7, alinéa 1er, de la loi de 1955, le point 2 de l'article 3 de la loi de 1955. Ainsi, le non-respect des conditions relatives à « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » n'est plus soumis à la sanction prévue à l'article 7, alinéa 1er. L'opposition formelle peut dès lors être levée.

Le Conseil d'État réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer à l'endroit de l'article 3 le point 28) du tableau, de même que la lettre q) figurant à l'article 7 de sorte que le comportement n'est plus incriminé et que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être. Cette décision a son fondement dans la volonté de ne pas rompre avec la logique actuelle selon laquelle les comportements incriminés par la loi sont détaillés par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Afin de remédier à cet état de fait et de respecter le principe consacré par l'article 19 de la Constitution qui prévoit, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés, une refonte complète des articles 2*bis* et 7 s'avère nécessaire lors d'un projet futur afin de détailler les comportements incriminés dans la loi de 1955.

La commission propose de supprimer la lettre q) et de renuméroter les lettres r) et s) en q) et r). Par conséquent, l'article sous examen est amendé comme suit :

Art. ~~7.~~ 6.

d) **~~Quatre~~ Trois** nouvelles lettres p), q) **et** r) **~~et s)~~** sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;

~~q) inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2*bis* ;~~

~~r~~ q) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, ou le détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, du véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

~~s~~ r) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4 250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. » »

Nouvel article 7 (article 8 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 8 (article 9 initial du projet de loi déposé)

Cet article prévoit, au vu des explications de l'article 7, qui propose d'ériger ce délit en une contravention grave, qu'il y a donc lieu de supprimer l'actuel article 10*bis*.

Cet article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 9 (article 10 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022 le Conseil d'État a relevé que, comme l'article 11 de la loi de 1955 porte uniquement sur la surcharge des véhicules routiers, les dispositions ayant trait aux dimensions des véhicules routiers n'ont pas leur place dans ledit article 11 de la loi de 1955. Il est dès lors proposé de supprimer les mots « ou/et dimensions réglementaires » dans la teneur projetée de l'article 11, paragraphe 7.

La Haute Corporation a également relevé que l'ajout du paragraphe 8 à l'article 11 de la loi entendait conférer une base légale à une commission des autorisations spéciales pour satisfaire aux critiques que le Conseil d'État avait formulées dans son avis n°60.590 du 29 juin 2021. Le Conseil d'État a toutefois estimé que la base légale s'avérait toujours insuffisante en ce qui concerne la possibilité de retrait ou de suspension de l'autorisation spéciale qui était prévue à l'article 5, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal CE n°60.590, alors que le retrait ou la suspension de l'autorisation spéciale est assimilable à une sanction administrative qu'il incombe à la loi de fixer. Pour cette raison, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de prévoir la possibilité de retrait et de suspension par le ministre pour les cas autres que le non-respect des conditions à la base de cette autorisation dans la loi de 1955, à défaut de quoi le règlement grand-ducal dépasse le cadre de sa base légale, d'autant plus dans une matière réservée à la loi formelle.

Il est dès lors proposé de suivre le raisonnement du Conseil d'État par l'ajout d'un deuxième alinéa au paragraphe 8 introduit par l'article 10, point 4, du projet de loi afin que la possibilité de retrait ou de suspension par le ministre de l'autorisation spéciale dans la loi de 1955 lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la loi de 1955.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 10, point 4, du même projet comme suit :

« 4° Deux nouveaux paragraphes sont insérés à la suite du paragraphe 6 libellés comme suit :

« (7) ~~**Sans préjudice des paragraphes précédents, la surcharge**~~ **Le dépassement de la masse maximale autorisée** ne ~~**donne pas lieu au constat d'une**~~ **constitue pas une** infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses ~~**ou/et les dimensions règlementaires**~~ applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé **au ministre quant** ~~**au sujet des demandes relatives**~~ à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses règlementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission.

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de

l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que l'amendement sous examen a pour objet de fournir une base légale au pouvoir du ministre de retirer ou de suspendre l'autorisation spéciale.

L'opposition formelle émise par le Conseil d'État à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 10 (article 11 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 12, paragraphes 4, 4*bis* et 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État note qu'au point 1°, lettre b), les auteurs proposent de simplifier la procédure de dépistage de drogues au volant dans certains cas limitativement énumérés en permettant aux membres de la Police grand-ducale de passer directement àune prise de sang et àune prise d'urine, sans devoir procéder au préalable àla batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive. Cette procédure simplifiée serait permise en cas d'aveu, lorsque la personne concernée est en train de consommer des drogues ou est en possession de drogues ou de matériel de consommateur et si la personne concernée présente des signes manifestes d'influence de substances àcaractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière àrendre dangereuse la circulation sur la voie publique. Les auteurs justifient les adaptations qu'ils projettent par le manque de fiabilitédes tests salivaires en matière de dépistage de drogues et par une volonté de simplifier la procédure.

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

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

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Nouvel article 11 (article 12 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État constate que les auteurs du projet avaient proposé de rendre obligatoire le prononcé de la confiscation spéciale ou de l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la loi de 1955 en cas de récidive à l'égard d'une personne ayant conduit, ou toléré la conduite, sans permis de conduire valable.

Comme les auteurs avaient expliqué au commentaire de la disposition sous revue que la confiscation est encourue en cas de récidive même si la première infraction est encourue en tant que conducteur et la seconde en tant que propriétaire du véhicule ou vice-versa, le Conseil d'État s'est opposé formellement à ladite disposition, laquelle est susceptible de conduire à la confiscation d'un véhicule dont le propriétaire n'a point été impliqué dans la première infraction.

Afin de suivre le Conseil d'État dans son raisonnement, la commission propose de modifier la disposition comme suit :

« La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau le délit spécifié à l'alinéa 2 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable ».

Par la modification visée, la confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire ne peut être prononcée qu'à l'encontre du conducteur du véhicule. La personne ayant toléré la conduite ne peut plus faire l'objet d'une confiscation spéciale ni d'une amende subsidiaire selon la nouvelle proposition de texte, de sorte que l'opposition formelle du Conseil d'État puisse être levée.

La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire devient donc obligatoire si les 3 conditions suivantes sont cumulativement remplies :

1) 1ère infraction : conduite sans permis de conduire valable ;

2) 2ème infraction : condamnation du chef de ce même délit énuméré au point 1) ;

3) La seconde infraction doit avoir été commise avant l'expiration d'un délai de 3 ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable.

Comme le véhicule saisi est celui qui a servi à commettre la seconde infraction et comme la confiscation est limitée aux objets dont le condamné est propriétaire, il faut donc que le conducteur soit propriétaire du véhicule lors de la commission de la seconde infraction.

Si, par contre, le conducteur n'est pas le propriétaire dudit véhicule lors de la commission de la seconde infraction, uniquement une amende subsidiaire pourra être prononcée à son encontre.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 12, point 1, du projet de loi comme suit :

« 1° Le point 12~~.~~, alinéa 3, est ~~modifié comme suit~~ remplacé par les deux alinéas suivants :

~~a) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :~~

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule routier, titulaire du certificat d'immatriculation ~~ou gardien~~ du véhicule la mise en circulation d'un véhicule routier sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable. »

~~b) Un nouvel alinéa est inséré derrière l'alinéa 3 avec le libellé suivant :~~

« La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée**, si le conducteur du véhicule à l'égard de la personne qui** a commis de nouveau **~~l'un des~~** le délit**s** spécifié**s ~~aux~~** à l'alinéas 2 **~~et 3~~** avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef **~~d'un~~** de ce**s** même délit**s** est devenue irrévocable. » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que par l'amendement sous avis, les auteurs entendent répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État relative à l'article 12, point 1°, de la loi en projet, modifiant l'article 13 de la loi de 1955, qui était basée sur le principe de la personnalité de la peine.

Ainsi, seul est désormais visé le conducteur du véhicule ayant conduit, à nouveau, un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable. L'opposition formelle peut dès lors être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 12 (article 13 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 14, alinéa 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 en vue de mettre le renvoi au Code pénal à jour pour ce qui concerne la saisie du véhicule par les agents de la Police grand-ducale.

Cet article n'appelle ni d'observations du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la commission parlementaire.

Nouvel article 13 (article 14 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 14*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la commission parlementaire.

Nouvel article 14 (article 15 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 15 (article 16 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État constate que le point 1°, lettre a), sous 2, qui vise à modifier le point 4) du paragraphe 1er de l'article 17 de la loi de 1955, est à reconsidérer au vu des observations formulées par le Conseil d'État à l'endroit de l'article 2, point 8).

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

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

La commission parlementaire décide de suivre les suggestions du Conseil d'État.

Nouvel article 16 (article 17 initial du projet de loi déposé)

Cet article propose de modifier l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 17 (article 18 initial du projet de loi déposé)

Par le présent article, il est profité de redresser un oubli intervenu lors de la transposition de la directive 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 18 (article 19 initial du projet de loi déposé)

Cet article remplace l'article 7, paragraphe 1er, alinéa 2 de la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée. En ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation dans le nouveau libellé, il est spécifié que le titulaire est également punissable des sanctions prévues à ce paragraphe.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 19 (article 20 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 2, paragraphe 1er de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 20 (article 21 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 4 paragraphe 1er de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 21 (article 22 initial du projet de loi déposé)

Cet article remplace l'article 7*bis* de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 22 (article 23 initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen prévoit qu'à l'article de de la loi modifiée du 25 juillet 2015 est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Les modalités de ces dispositions sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 23 (article 24 initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen a trait à une modification de l'article 12 de de la loi modifiée du 25 juillet 2015.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 24 (article 25 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Le Conseil d'État, dans son avis du 23 décembre 2022, note qu'il s'agit de remplacer le troisième tiret de ladite lettre l), et non pas la lettre l) dans son intégralité.

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

La commission décide de suivre les suggestions du Conseil d'État.

Nouvel article 25 (article 26 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 2, paragraphe 1, alinéa 3 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que la notion de « véhicule non immatriculé » figurait à deux reprises dans la disposition sous examen ce qui est source d'imprécision. Dans la mesure où le manque de précision quant aux termes employés est source d'insécurité juridique en ce que l'on ne saurait savoir quels sont les véhicules visés, le Conseil d'État s'est formellement opposé à la disposition sous revue.

Afin d'apporter la précision nécessaire et en vue d'éviter toute source d'insécurité juridique, la commission propose de viser expressément les véhicules non immatriculés en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 26 du même projet de loi comme suit :

« **Art. 26.** À l'article 2, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe **soit au futur titulaire du certificat d'immatriculation soit** au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée

du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé **en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation note que par l'amendement sous examen, les auteurs entendent modifier l'article 26 de la loi en projet afin de préciser quels véhicules sont visés par l'article 2, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. L'opposition formelle émise par le Conseil d'État pour cause d'insécurité juridique peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 26 (article 27 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 5, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 16 avril 2003.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 27 (article 28 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 2003.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 28 (article 29 initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen entend remplacer, à l'article 12 de la loi précitée du 16 avril 2003, le paragraphe 1er.

Les modifications à l'article 12, paragraphe 1er, de la loi de 2003 redéfinissent les conditions de l'opposabilité de la fin de couverture d'assurance. Il était initialement exposé par les auteurs du projet que l'opposabilité de la fin de couverture de l'assurance devait dorénavant se baser sur la communication de l'information de fin de couverture, sans autre information accessoire telle que le motif de fin de couverture, par l'entreprise d'assurance autorisée à la SNCA et que cette information serait enregistrée dans une banque de données.

En tenant compte des remarques du Conseil d'État concernant la référence à l'article 7 du règlement grand-ducal, il est proposé de remplacer la partie de phrase « à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers » par la référence à « l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955 ».

Ensuite, le Conseil d'État a suggéré aux auteurs de préciser la disposition sous examen avec un renvoi aux dispositions pertinentes afférentes qu'ils prévoient d'insérer à l'article 4, paragraphe 7, de la loi de 1955, afin de préciser comment se fait la communication et l'enregistrement de l'information par les entreprises d'assurances autorisées à la SNCA. Il est dès lors proposé d'indiquer que l'information quant à l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat doit être notifiée par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique sécurisée et que l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 par la SNCA.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 29 du projet de loi comme suit :

« **Art. 29.** À l'article 12 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie **à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955 ~~à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers~~**, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique **sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile**

des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA », agissant pour le compte du ministre ayant les ~~t~~**T**ransports dans ses attributions **conformément à l'article 4, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955**. » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 29 (article 30 initial du projet de loi déposé)

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

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a noté que l'article 30 du projet de loi entend modifier l'article 13, paragraphe 2, de la loi de 2003. En l'absence de modification du 1er paragraphe de l'article 13 précité, la Haute Corporation est à se demander comment des stipulations contractuelles prévoyant que le transfert de propriété met fin à l'assurance s'agencent avec la nouvelle obligation pesant désormais sur le titulaire du certificat d'immatriculation de conclure le contrat d'assurance, sauf en l'absence d'immatriculation du véhicule. Le Conseil d'État a dès lors suggéré que soit procédé à la reformulation du paragraphe 1er de l'article 13 précité.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de procéder à la modification du paragraphe 1er de l'article afin de prévoir que les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance sont opposables à la victime non plus en cas « de transfert de propriété du véhicule », mais en cas « de changement du titulaire du certificat ». À cet effet, les termes « le seul effet de transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

Dans un souci de cohérence, le deuxième alinéa de l'article 13 précité fait également l'objet d'une modification afin de s'aligner avec l'article 2, paragraphe 1er, alinéa 3, de la loi de 2003. Les termes « propriétaire, détenteur ou » se situant derrière les mots « l'entreprise d'assurance de l'ancien » sont supprimés et les termes « ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance » sont insérés derrière les termes « titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ».

La commission décide par conséquent de modifier l'article 30 du projet de loi comme suit :

« **Art. 30**. ~~**À** 1~~ **L**'article 13 de la même loi~~**, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :**~~

est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, les termes « de transfert de propriété du véhicule » sont remplacés par les termes « changement de titulaire du certificat d'immatriculation » et les termes « le seul effet de ce transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien ~~**propriétaire, détenteur, ou**~~ titulaire du certificat d'immatriculation **du véhicule ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance** reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12. » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 30 (article 31 initial du projet de loi déposé)

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

La commission parlementaire propose de remplacer la notion « du fichier des véhicules routiers et de leur détenteurs » par la dénomination retenue dans le cadre du projet de loi, à savoir la « banque de données nationale des véhicules routiers ». Il est également proposé d'indiquer comment et sur base de quelles informations, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation collectés au sein de la banque de données des véhicules routiers sont transférés au Fonds. À cette fin, il est précisé que la communication des données a lieu par le biais d'un système informatique sur base du numéro d'identification du véhicule et du numéro d'immatriculation de ce dernier, le cas échéant.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 31, point 2, du projet de loi comme suit :

« 2° L'alinéa *2 ~~in fine~~* est remplacé par le libellé suivant :

« Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée ~~au premier alinéa~~ à l'alinéa 1er, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule ou du titulaire du certificat d'immatriculation ~~déclaré~~ du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire **~~du fichier~~ de la banque de données nationale** des véhicules routiers **~~et de leurs détenteurs~~ et peuvent être transmises au Fonds par le biais d'un système informatique, sur base du numéro d'identification et du numéro d'immatriculation du véhicule le cas échéant. »** »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 31 (article 32 initial du projet de loi déposé)

Cet article remplace l'article 23, paragraphe 2, de la loi modifiée du 16 avril 2003.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 32 (article 33 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 27 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 33 (article 34 initial du projet de loi déposé)

Cet article remplace l'article 28, paragraphe 1er, de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 34 (initialement article 35 nouveau)

La commission propose d'insérer un nouvel article 35 dans le projet de loi avec la teneur qui suit :

« **Art. 35. À l'article 29 de la même loi, les mots « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont remplacés par le mot « précité ».** »

Dans la mesure où la première référence à la loi de 1955 a été introduite avec l'amendement 9 dans l'article 26 du projet de loi modifiant l'article 2, paragraphe 1er, alinéa 3 de la loi de 2003, il y a lieu de remplacer les mots « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » par le mot « précité » dans l'article 35 de la loi de 2003.

Dans la mesure où un nouvel article 35 a été inséré dans le projet de loi, il est nécessaire de procéder à une renumérotation de l'article subséquent jusqu'à l'ancien article 36 du projet de loi qui a vocation à être supprimé.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 35 (article 36 initial du projet de loi)

Cet article remplace l'article 31 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que la mise à disposition de l'attestation d'assurance se ferait par voie électronique, mais sans autre précision. La Haute Corporation a suggéré d'apporter une précision à ce niveau. Il est dès lors proposé de préciser que l'attestation de couverture d'assurance est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers.

Le Conseil d'État a également relevé que la disposition sous examen prévoit que les entreprises d'assurances autorisées communiquent à la SNCA que le contrat d'assurance a pris fin sans toutefois

apporter de précision quant au mode de communication. À cet égard, il est proposé de préciser que cette information se fait par voie électronique. Il est en outre proposé de préciser à l'article 31 de la loi de 2003, dans la mesure où une certaine incertitude pourrait exister en cas de suspension ou interruption du contrat d'assurance, que l'entreprise d'assurance signale également le changement de situation à la SNCA lorsque le contrat d'assurance a été suspendu ou interrompu et qu'en l'absence de contrat en vigueur ou de nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation est tenu de le restituer à la SNCA. Par ailleurs, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour les spécifications relatives à la communication entre les entreprises d'assurances autorisées et la SNCA.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 35 (nouvel article 36), du projet de loi comme suit :

« Art. ~~35~~6. L'article 31 de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er lettre e). L'attestation **de couverture d'assurance** est ~~**mise à disposition**~~ **communiquée** par voie électronique **sécurisée par l'entreprise d'assurances autorisée qui a conclu le contrat d'assurance** à la SNCA ~~**par l'entreprise d'assurances suite à la conclusion du contrat d'assurances par l'entreprise d'assurances**~~, **et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers** ~~**conformément**~~ **visée** à l'article 4 paragraphe 7**, alinéa 4,** de la loi modifiée du 14 février 1955 **précitée** ~~**concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques.**~~

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, **ou a été suspendu ou interrompu,** l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation **par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par** ~~à~~ la SNCA. À défaut **d'un contrat en vigueur ou** d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Les spécifications relatives à la communication précitée ainsi que les données techniques échangées sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 36 initial du projet de loi – supprimé

Cet article insère un nouvel article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Dans un souci de cohérence, la commission parlementaire propose de supprimer l'ancien article 36 du projet de loi. En effet, la disposition sous revue ne faisait qu'inutilement disperser dans différentes lois le fonctionnement de la banque de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers. Sur base de la suggestion du Conseil d'État, il est proposé de restructurer le paragraphe 7 de l'article 4 de la loi de 1955 (nouvel article 5 du projet) afin de donner une base légale aux différentes bases de données exploitées dans un même article. Les différents flux entre les différents acteurs sont précisés par voie de règlement grand-ducal.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 37 nouveau

La commission propose d'insérer un nouvel article 37 dans le projet de loi avec la teneur qui suit :

« Art. 37. À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ». »

Dans son avis du 23 décembre 2023, le Conseil d'État s'est interrogé, lors de l'analyse de l'article 37 du projet de loi modifiant l'article 5, alinéa 1er, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, en ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation à la liste des personnes à informer, s'il ne fallait pas également opérer un tel ajout à l'article 4, paragraphe 1er, de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission propose d'insérer un nouvel article 37 dans le projet de loi, insérant la notion de titulaire du certificat d'immatriculation à l'article 4, paragraphe 1er, de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Suite à l'insertion d'un nouvel article 37 dans le projet de loi, les articles 37 et 38 actuels du projet de loi sont à renuméroter en articles 38 et 39 ; l'ancien article 39 du projet de loi ayant vocation à disparaître.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note que l'amendement 17 insère dans la loi en projet un nouvel article 37 modifiant l'article 4, paragraphe 1er, alinéa 1er, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Si le titulaire du certificat d'immatriculation est ajouté à la phrase liminaire, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu d'y insérer une référence à la lettre b) du même alinéa.

La commission propose de modifier le nouvel article 36 (ancien article 37) comme suit :

« Art. ~~37~~ 36. ~~À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ».~~

À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le paragraphe 1er, alinéa 1er, est remplacé par le libellé suivant :

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :

a) les données relatives aux véhicules

b) les données relatives aux propriétaires, détenteurs des véhicules routiers ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. » »

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend acte.

Nouvel article 38 – (article 37 initial du texte déposé)

Cet article modifie l'article 5 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, afin d'intégrer la notion du titulaire du certificat d'immatriculation, permettant aux personnes qui correspondent à cette catégorie, lorsqu'elles se rendent auteur d'une infraction routière sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, de faire l'objet d'une information par la Police grand-ducale.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 37 modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, à l'endroit du nouvel article 38 (ancien article 37), il y a lieu de supprimer la référence à la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, et de la remplacer par la référence à la « même » loi.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 37 (nouvel article 38), du projet de loi comme suit :

Art. ~~37.~~ 38. À l'article 5 de la **même** loi ~~**modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière**~~, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée. »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 39 – (article 38 initial du texte déposé)

Cet article a pour objectif de rectifier une irrégularité de forme à l'article 6 de la loi du 19 décembre 2014 précitée. En effet, c'est le seul article de cette loi qui apparaît sans intitulé. Il est donc proposé un intitulé général correspondant à la matière traitée par cet article, qui porte sur les données à caractère personnel.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 39 initial du texte déposé – supprimé

Cet article propose d'accorder un accès informatique supplémentaire à la Police grand-ducale, dans le cadre de la mise en place de la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile. Ainsi, cet accès s'insère dans le cadre des garanties proposées par l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

Dans la mesure où le projet de loi ne prévoit plus un accès direct des membres de la Police grand-ducale à la base de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers, l'article 39 du projet de loi est à supprimer.

La commission propose de supprimer l'ancien article 39 du projet de loi modifiant l'article 43, alinéa 1er de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Articles 40 et 41 nouveaux

La commission propose d'insérer un article 40 et un article 41 nouveaux dans le projet de loi avec le libellé qui suit :

« Art. 40. L'article 1er, lettre a), de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, est remplacé par le texte suivant :

« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier, d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges, ainsi que les demandes en réservation ou en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ; »

Art. 41. L'article 3 de la même loi est complété par les alinéas suivants :

« Aucune taxe relative à la demande en obtention d'un certificat d'immatriculation et le cas échéant en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé visés à l'art. 1er sub a) n'est perçue à charge du conjoint survivant en cas de transcription à son nom du véhicule dont il a hérité.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation visé à l'art. 1er en cas de vol de ce dernier, attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation. »

Conformément à ce qui a été mentionné à l'endroit de l'amendement 5, la commission parlementaire propose de procéder à la modification de la loi de 1965 afin de donner, dans une loi, une base légale à la taxe relative à la réservation et à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé et

d'y faire figurer les exceptions. Il est dès lors proposé de modifier l'article 1er, lettre a), de la loi de 1965 afin de faire figurer parmi l'énumération des demandes pouvant donner lieu à la perception d'une taxe, les demandes relatives à la réservation ou à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé.

Il est ainsi proposé de compléter l'article 3 par deux alinéas afin d'y faire figurer une exception pour le conjoint survivant qui n'est pas soumis au paiement de la taxe relative à la transcription du véhicule hérité et, le cas échéant, la taxe relative à la réutilisation du numéro d'immatriculation personnalisé. Cette exception figure actuellement à l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers dans sa teneur prévue dans le projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971.

Une deuxième exemption du paiement de la taxe est prévue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation en cas de vol attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 42 nouveau

La commission propose d'insérer un nouvel article 42 dans le projet avec le libellé qui suit :

« Art. 42. L'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié comme suit :

À l'alinéa 1er, première phrase, les termes « instituée en vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont insérés après les termes « commission médicale. » ».

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que par l'amendement sous revue, les auteurs entendent insérer dans la loi en projet un nouvel article 42 qui modifie l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Or, si la disposition en projet insère la précision que la commission est « instituée en vertu de l'article 2 » de la loi de 1955, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu de supprimer le renvoi, par la disposition à modifier, à un règlement grand-ducal pour déterminer « [l]e fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit ». En effet, un tel renvoi figure d'ores et déjà à l'article 2 de la loi de 1955 tel qu'amendé par l'amendement 2.

La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'État de supprimer le renvoi à un règlement grand-ducal.

*

La commission parlementaire décide de reprendre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7985 dans la teneur qui suit :

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

PROJET DE LOI

modifiant :

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Chapitre 1er– Modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementationde la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1er. Un article 1*bis*, libellé comme suit, est inséré après l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« **Art. 1*bis*.**

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. « Propriétaire d'un véhicule routier » : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.
2. « Détenteur d'un véhicule routier » : toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.
3. « Titulaire d'un certificat d'immatriculation » : la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation.
4. « Identifiant unique du véhicule » : une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier. »

Art. 2. À l'article 2 de la même loi, le paragraphe 1er est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, le point 6) est remplacé par le libellé suivant :

« 6) a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription. »

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

« Il est institué une Commission spéciale des permis de conduire dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé au ministre sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues à l'alinéa 1er, points 1), 2), 3), 5) et 6).

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

Art. 3. À l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués :

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11*bis*	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	a) la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées à l'article 13, point 12, alinéa 1er b) le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule automoteur ou de la remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	a) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11 b) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse en charge excède la masse accordée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser la masse maximale autorisée, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule, ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11	4 points

9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	a) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin	4 points
13)	le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant	4 points
14)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
15)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
16)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 10) ci-avant	2 points
17)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés	2 points

18)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
19)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
20)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
21)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
22)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
23)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
24)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la mise en circulation du véhicule automoteur ou de la remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
25)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
26)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
27)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
28)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 points

»

Art. 4. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux directives européennes de réception. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, les véhicules routiers doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la

surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par la Société Nationale de Certification et d'Homologation, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné, conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 précité.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement (UE) n°167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement (UE) n°168/2013 du 15 janvier 2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Tout changement de propriétaire ou de détenteur pour un véhicule routier en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une transcription du certificat d'immatriculation. Le changement du titulaire du certificat d'immatriculation pour un véhicule routier en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une nouvelle immatriculation de ce véhicule. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« À condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé :

1. par le propriétaire, le futur détenteur du véhicule routier ou futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ainsi que par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été réservé ou alloué au futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier en vue de son immatriculation :
   a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule routier et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule routier de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le bureau de l'Administration des douanes et accises et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ;
   b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions de l'article 4*bis*, paragraphe 3, point 2 ;
   c) sur le trajet direct du véhicule routier vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection ;
2. par une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à cette personne physique ou morale :
   a) à l'occasion de la présentation du véhicule routier à un client, dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou de l'entrepôt du véhicule, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal ;
   b) dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou du point de réparation du véhicule ;
   c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin. »

3° Au paragraphe 3, les alinéas 1 et 2 sont remplacés par le libellé suivant :

« En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent

des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences légales applicables.

À défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1er, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er, d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries. »

4° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (4) Les modifications et les transformations d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1er avant la remise en circulation sinon, si le véhicule routier est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues. »

b) À l'alinéa 2, la première phrase est supprimée.

c) Un nouvel alinéa est inséré *in fine* avec le libellé suivant :

« Si la transformation ou modification n'a pas fait l'objet d'une inscription au champ « remarques » du certificat d'immatriculation, conformément aux exigences reprises sous l'alinéa 1er, au moment de la présentation du véhicule routier à un contrôle technique, une défectuosité ou non-conformité majeure est constatée. Un certificat de contrôle technique est délivré conformément aux dispositions prévues à l'article 4*bis*, paragraphe 4, point 2. »

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 2, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un titulaire d'un certificat d'immatriculation déterminé. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulières de numéros dictées par des considérations de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier. »

c) L'alinéa 4, est remplacé par le libellé suivant :

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal. »

d) L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant :

« Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'à la mise hors circulation, la destruction ou l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule routier au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant. »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité

civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

b) L'alinéa 2 est supprimé.

c) À la suite de l'alinéa 1er, sont insérés cinq alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Le ministre a, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1er du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier. »

d) A l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

7° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant :

« (8) La validité du certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque :

a) l'échéance de validité est atteinte ;

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

c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;

d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;

e) le véhicule routier est immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation ;

f) le véhicule routier a été modifié ou transformé en violation d'une des modalités prévues au paragraphe 4 ;

g) pour un véhicule routier soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

h) pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

i) pour un véhicule routier soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

j) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation n'a plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg depuis plus de 6 mois ;

k) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation dont le véhicule routier doit être présenté à un contrôle technique supplémentaire conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 3 ne dispose plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg.

La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur du véhicule routier de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique. »

8° Au paragraphe 10, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« (10) Le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule routier peut référer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

Art. 5. L'article 4*bis* de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1erest modifié comme suit :

a) L'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

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

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :

   a) les camionnettes ;

   b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg ;

   c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris la place du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances ;

   d) les remorques destinées au transport de personnes.

2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et, pour les véhicules suivants :

   a) les autobus et les autocars ;

   b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;

   c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3 500 kg.

3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :

   a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h ;

   b) les véhicules historiques ;

   c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2 et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an. »

b) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 4 avec le libellé suivant :

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

c) L'alinéa 5 ancien, devenu l'alinéa 6, est remplacé par le libellé suivant :

« Sans préjudice de l'alinéa qui précède, chaque contrôle technique supplémentaire réalisé plus de huit semaines avant l'expiration du certificat de contrôle technique en cours de validité, est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dans les conditions reprises à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. Toutefois, la validité du certificat de contrôle technique établi suite à un contrôle technique volontaire, ne relevant aucune défectuosité majeure ou critique, ne peut être inférieure à celle inscrite sur le certificat de contrôle technique précédent. »

d) L'alinéa 6 ancien, devenu l'alinéa 7, est remplacé par le libellé suivant :

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

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

2° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 3, point 2 les lettres b) et c) sont remplacées par le libellé suivant :

« b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ;

c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier et le lieu où le véhicule routier sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« Le contrôle technique complémentaire qui ne révèle aucune défectuosité ni non-conformité, réalisé suite à la constatation d'une défectuosité majeure ou critique lors d'un contrôle technique périodique, donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité :

a) d'un an, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 1 et 2 ;

b) de deux ans, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 3 ;

c) de deux ans pour le contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite au premier contrôle technique périodique, sans pour autant dépasser une durée de 6 ans à compter de la première mise en circulation du véhicule routier, et d'une validité d'un an pour chaque contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite à un contrôle technique périodique ultérieur, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 4. »

c) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 5 avec le libellé suivant :

« Toutefois, les véhicules routiers dont question au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 2 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique, suite à la constatation d'une défectuosité ou une non-conformité mineure, ayant une incidence directe sur la sécurité du véhicule, faire l'objet d'un contrôle technique complémentaire endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique. Si aucune défectuosité ni non-conformité n'est constatée, le contrôle technique complémentaire donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an. »

d) À l'alinéa 8 ancien, devenu l'alinéa 9, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après le passage au contrôle technique au propriétaire, détenteur du véhicule routier ou au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

3° Au paragraphe 7, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« (7) Le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule routier peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

Art. 6. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1er est modifié comme suit :

a) Les termes « , point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».

b) Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

c) Une nouvelle phrase est ajoutée *in fine* libellée comme suit :

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, le nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

b) Les lettres l) et m) sont remplacées par le libellé suivant :

« l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la conduite du véhicule ou ensemble de véhicules couplés ;

m) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, du véhicule

automoteur ou de la remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis ; »

c) La lettre o) est remplacée par le libellé suivant :

« o) – inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;

– inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

d) Trois nouvelles lettres p), q), et r) sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans le casque ou à la fixation au casque d'un équipement de communication ;

q) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, du véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

r) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4 250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. »

Art. 7. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parqué pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique, et que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

2° À l'alinéa 3, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité de la circulation routière, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

3° L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant :

« Est également considéré comme abandonné le véhicule qui a été immobilisé dans les conditions des hypothèses sous 2) et 4) du paragraphe 1er de l'article 17, et qui n'a pas été déplacé dans les 8 jours après l'échéance du délai que les membres de la Police grand-ducale ont imparti pour ce faire à son conducteur, à son propriétaire, à son détenteur ou au titulaire de son certificat d'immatriculation. »

Art. 8. L'article 10*bis* de la même loi est abrogé.

Art. 9. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

1° Les paragraphes 1 et 3 sont renumérotés en (1) et (3).

2° Au paragraphe 1er, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée. »

3° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés au paragraphe 1er, ou si une surcharge est détectée via un système de pesage automatisé, dont les modalités de fonctionnement sont précisées par un règlement grand-ducal, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

4° Deux nouveaux paragraphes sont insérés à la suite du paragraphe 6 libellés comme suit :

« (7) Le dépassement de la masse maximale autorisée ne constitue pas une infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé au ministre quant à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses règlementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission.

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. »

Art. 10. L'article 12 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) Au point 2., le point iii est supprimé.

b) Un nouveau point 3*bis*. est inséré avec le libellé suivant :

« 3*bis*. Par dérogation au point 2, si l'indice grave y visé consiste en ce que la personne concernée :

a) reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,

b) est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,

c) est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur,

d) présente des signes manifestes d'influence, d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique,

les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés au point 2 et la personne concernée doit se soumettre à une prise de sang et d'urine conformément au point 3. »

c) Le point 13 est remplacé par le libellé suivant :

« 13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir une prise de sang et d'urine à l'effet de déterminer si elle se trouve sous l'emprise de telles substances. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est doublée.

Le résultat de la prise de sang fait foi.

En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée est astreinte à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. »

2° Le paragraphe 4*bis* est modifié comme suit :

a) Au point 2., les termes « g par litre de sang ou à 0,25 g » sont remplacés par les termes « g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool ».

b) Au point 3, les termes « ni d'aucune autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique » sont insérés derrière le chiffre « 4 ».

3° Le paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant :

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

Art. 11. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

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

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule routier, titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule la mise en circulation d'un véhicule routier sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau le délit spécifié à l'alinéa 2 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable. »

2° Au point 13, alinéa 1er, la première phrase est remplacée par la phrase suivante :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4*bis*, points 1 et 3, et paragraphe 6, point 1, commis moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, les membres de la Police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. »

Art. 12. À l'article 14, alinéa 2 de la même loi, les termes « les articles 42 et 43 » sont remplacés par les termes « l'article 31 ».

Art. 13. À l'article 14*bis* de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Si l'auteur d'une infraction à la réglementation sur l'arrêt, le stationnement et le parcage est resté inconnu, mais que le véhicule ayant servi à la commettre a été identifié, le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier est tenu au paiement de l'avertissement taxé ou de l'amende, à prononcer par la juridiction pénale, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un cas de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur de l'infraction. »

Art. 14. À l'article 16, alinéa 2 de la même loi, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Le conducteur contrevenant et le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier sont solidairement responsables du paiement de ces frais. »

Art. 15. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est modifié comme suit :

1. Le point 3 est remplacé par le libellé suivant :

« 3) le conducteur, le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier omet de déplacer le véhicule sur première réquisition d'un membre de la police grand-ducale ; »

2. Le point 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent du poids total maximum autorisé ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler. Sans préjudice de l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 2, il en est de même en cas de défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation ou en cas de modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

b) À l'alinéa 2, le point 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent de la masse maximale autorisée ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation , soit une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

2° Au paragraphe 5, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant, dans l'hypothèse de l'alinéa précédent 3, le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier peut, en vue de retirer son véhicule d'une fourrière, exercer les recours prévus à l'article 14 en cas de saisie d'un véhicule ou d'interdiction de conduire prononcées par ordonnance d'un juge d'instruction. »

3° Le paragraphe 6 est remplacé par le libellé suivant :

« *Paragraphe 6*

Lorsqu'un véhicule n'est pas retiré de la fourrière dans les formes du paragraphe 5, son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation est informé au plus tard dans les 72 heures. Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation de celui-ci ; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal. La constatation par les membres de la Police grand-ducale de l'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier vaut information.

Les investigations opérées en vue de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier sont constatées dans un rapport.

En cas d'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, ce véhicule peut, de l'accord du procureur d'État, être considéré comme délaissé. »

4° Au paragraphe 7, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Un véhicule peut, de l'accord du procureur d'État, être considéré comme délaissé en cas de non enlèvement de la fourrière dans un délai de 30 jours après que le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier était en droit de l'enlever. »

5° Au paragraphe 8, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les frais précités et les amendes éventuelles sont à prélever sur le produit de la vente d'un véhicule délaissé intervenant dans les conditions du présent paragraphe. L'excédent éventuel est versé à la Caisse de consignation et est tenu à la disposition du propriétaire du véhicule ou de ses ayants cause. Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant de ces frais et amendes, ou lorsque le véhicule est détruit, le propriétaire ou ses ayants cause restent tenus de cette dette à l'égard de l'État ; celle-ci sera recouvrée comme en matière d'enregistrement. »

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs

Art. 16. À l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, les termes « pour cent » sont insérés derrière le nombre « 30 ».

Art. 17. À l'article 3, point 3 de la même loi, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie. Ils ont une durée de validité de cinq ans. »

Art. 18. À l'article 7, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3. »

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Art. 19. L'article 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, le point 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. identifier le conducteur, le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1. ; »

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) Au sens de la présente loi, on entend par « donnée », toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2, paragraphe 1er, point 1° de la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale. »

Art. 20. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1 de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 1er, point 1 est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1er , point 1, lorsque celle-ci est constatée au moyen des appareils automatiques, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

Art. 21. L'article 7*bis* de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites 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, pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que titulaire, détenteur ou propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale titulaire du certificat d'immatriculation, détenteur ou propriétaire du véhicule, ces informations sont valablement faites 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. »

Art. 22. À l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Les modalités de ces dispositions sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Art. 23. À l'article 12 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, point 2°, du Code pénal. »

Chapitre 4 – Modification de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Art. 24. À l'article 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la lettre l), troisième tiret, est modifiée comme suit :

« – dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'État du domicile ou du détenteur, ou à défaut de détenteur, du propriétaire du véhicule ; »

Art. 25. À l'article 2, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe soit au futur titulaire du certificat d'immatriculation soit au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. »

Art. 26. À l'article 5 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur du véhicule, de tout titulaire du certificat d'immatriculation et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée. »

Art. 27. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. L'entreprise d'assurance et le Bureau sont subrogés dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la détention ou la conduite du véhicule a été obtenue contre le gré du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. »

2° Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4. Un règlement grand-ducal peut prescrire que l'assureur aura un recours contre l'assuré, lorsque le nombre de personnes transportées a excédé celui des places inscrites sur le certificat d'immatriculation ou en cas de transport de personnes sur des places non inscrites. »

Art. 28. À l'article 12 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955 par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA », agissant pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions conformément à l'article 4, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955. »

Art. 29. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, les termes « de transfert de propriété du véhicule » sont remplacés par les termes « changement de titulaire du certificat d'immatriculation » et les termes « le seul effet de ce transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12. »

Art. 30. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, point 2, premier et deuxième tirets, les termes « au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les termes « au sens de l'article 43, point 17, la lettre c) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

2° L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée à l'alinéa 1er, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire de la banque de données nationale des véhicules routiers et peuvent être transmises au Fonds par le biais d'un système informatique, sur base du numéro d'identification et du numéro d'immatriculation du véhicule le cas échéant. »

Art. 31. À l'article 23 de la même loi, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Toute entreprise d'assurances établie membre du Fonds est en outre tenue de fournir au Fonds les noms, prénoms et adresses des représentants chargés du règlement des sinistres nommés en application de l'article 49, paragraphe 1er, lettre h) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

Art. 32. À l'article 27 de la même loi, les termes « à l'article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les termes « aux articles 303 et 305 de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances ».

Art. 33. À l'article 28 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Le propriétaire, le détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10°000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

Art. 34. À l'article 29 de la même loi, les termes « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont remplacés par le mot « précité ».

Art. 35. L'article 31 de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 31. La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er lettre e). L'attestation de couverture d'assurance est communiquée par voie électronique sécurisée par l'entreprise d'assurances autorisée qui a conclu le contrat d'assurance à la SNCA, et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4 paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955.

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, ou a été suspendu ou interrompu, l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955 par la SNCA. À défaut d'un contrat en vigueur ou d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Les spécifications relatives à la communication précitée ainsi que les données techniques échangées sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Chapitre 5 – Modification de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Art. 36. À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le paragraphe 1er, alinéa 1er, est remplacé par le libellé suivant :

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :

a) les données relatives aux véhicules ;

b) les données relatives aux propriétaires, détenteurs des véhicules routiers ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

Art. 37. À l'article 5 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée. »

Art. 38. Un intitulé est inséré à l'article 6 de la même loi avec le libellé suivant :

« Art. 6. Données à caractère personnel ».

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

Art. 39. L'article 1er, lettre a), de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, est remplacé par le texte suivant :

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

rouges, ainsi que les demandes en réservation ou en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ; »

Art. 40. L'article 3 de la même loi est complété par les alinéas suivants :

« Aucune taxe relative à la demande en obtention d'un certificat d'immatriculation et le cas échéant en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé visés à l'art. 1er sub a) n'est perçue à charge du conjoint survivant en cas de transcription à son nom du véhicule dont il a hérité.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation visé à l'article 1er en cas de vol de ce dernier, attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation. »

Chapitre 7 – Modification de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

« **Art. 41.** L'article 2, alinéa 1er, de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié comme suit :

1° À la première phrase, les termes « instituée en vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont insérés après les termes « commission médicale. »

2° La deuxième phrase est supprimée ».

Luxembourg, le 17 juillet 2023

La Présidente-Rapportrice,
Chantal GARY

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7985/09

N° 7985[9]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant :

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

* * *

AVIS COMPLEMENTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(12.7.2023)

Les 21 amendements parlementaires sous avis (ci-après « les Amendements »), qui sont apportés au projet de loi n°7985 (ci-après le « Projet »), ont été déposés le 18 avril 2023 afin de tenir compte des observations formulées par la Commission nationale pour la protection des données dans son avis du 19 décembre 2022, et de celles formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 23 décembre 2022.

En bref

- La Chambre de Commerce regrette que ses considérations et remarques, quant aux restrictions concernant l'accès aux données relatives aux véhicules routiers en matière d'immatriculation et en matière d'assurance de la responsabilité civile « RC » pour les assureurs, formulées dans son avis initial émis en date du 24 février 2023, n'aient pas été prises en compte dans le cadre des Amendements.
- A ce titre elle se permet de renvoyer à ses observations formulées dans son avis initial relatif au Projet.
- La Chambre de Commerce peut approuver les amendements parlementaires au projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

A titre liminaire, la Chambre de Commerce rappelle que le Projet – qu'elle a avisé en date du 24 février 2023[1] – a pour objet de modifier la législation routière, telle qu'elle se dégage de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la règlementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après la « loi de 1955 »).

Les modifications entreprises visent notamment à :

(i) introduire la notion du titulaire d'un certificat d'immatriculation (le numéro d'immatriculation est à présent attaché à la personne titulaire et non plus au véhicule immatriculé) et à abolir l'obligation d'enregistrer d'office le propriétaire d'un véhicule lors de la procédure d'immatriculation,

(ii) transférer la base légale des commissions intervenant dans le cadre de l'émission d'avis au ministre[2], de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 dans la future loi et créer la « Commission des autorisations spéciales »[3],

(iii) créer une base légale pour mettre en place un échange de données entre les entreprises d'assurances et la SNCA concernant la conclusion d'un contrat d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs,

(iv) renforcer la lutte contre l'insécurité routière avec l'adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre aux titulaires d'un permis de conduire des points dans le cadre du permis à points, l'adaptation des dispositions légales en matière de confiscation obligatoire du véhicule en cas de récidive ou encore la simplification de la procédure de dépistage de drogues et de médicaments au volant.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Pour rappel, dans son avis initial relatif au Projet émis en date du 24 février 2023, la Chambre de Commerce a :

– relevé que des restrictions étaient apportées par le Projet initial en matière de traitement des données dans le chef des assureurs, respectivement l'assureur du véhicule, pour les données (en particulier les données techniques) qui le concernent et pourtant indispensables à l'assureur pour exercer son activité, à savoir assurer les véhicules automoteurs;

– souligné que l'adoption en l'état du Projet initial aurait des conséquences non souhaitables, sur l'activité tout à fait standard des assureurs en matière d'assurance de responsabilité civile des véhicules automoteurs, et, en ce qui concerne l'effectivité des droits des personnes auprès des assureurs.

La Chambre de Commerce analysera ici uniquement les Amendements. Les commentaires émis sur le projet de loi initial dans son avis du 24 février 2023 sont intégralement réitérés, alors qu'ils restent d'actualité.

*

1 Lien vers l'avis 6035MCI de la Chambre de Commerce portant sur le projet de loi numéro 7985

2 avis sur des sujets d'ordre médical émis par la Commission médicale et avis sur une transcription émis par la Commission spéciale

3 par exemple, pour les transports exceptionnels ou les véhicules dont les dimensions et masses dépassent les limites règlementaires

COMMENTAIRE DES AMENDEMENTS

Concernant l'amendement 3

L'amendement sous avis vise les infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points, dont au point 12) du nouvel article 3, « *le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran* ».

La Chambre de Commerce propose aux auteurs, qu'étant donné que les services de transport spécialisé Adapto et Mobibus fonctionnent sur base d'écrans tactiles (« tablets ») que les chauffeurs doivent utiliser pour alimenter le système, de préciser que les écrans tactiles installés sur des supports fixes peuvent être utilisés à des fins purement professionnelles.

Concernant l'amendement 5

L'amendement sous avis vise la collecte de données techniques concernant les véhicules immatriculés et surtout l'accès à la banque de données nationale des véhicules routiers.

La Chambre de Commerce estime qu'il est important que les services du Corps grand-ducal d'incendie et de secours aient un accès direct à cette banque de données. Ceci serait important lors notamment d'un accident impliquant un bus électrique. Dans cette situation les services de secours doivent connaître le plus rapidement possible la localisation des parties sensibles (haute tension) dans les différents modèles d'autobus, pour leur propre protection et pour un secours rapide et efficace des personnes s'y trouvant.

Concernant l'amendement 19

L'amendement sous avis est relatif à la suppression de l'ancien article 39 du Projet initial modifiant l'article 43, alinéa 1er de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

L'accès direct des membres de la Police grand-ducale à la base de données relatives à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers n'est plus prévu, mais la Chambre de Commerce estime qu'il est primordial que la Police ait toutes les facilités d'accès à cette base de données afin de pouvoir vérifier de manière immédiate l'existence d'un contrat d'assurance pour le véhicule.

La Chambre de Commerce n'a pas d'autres commentaires à formuler quant aux amendements parlementaires sous avis.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut approuver les amendements parlementaires sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses remarques et observations.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Bulletin de vote n°10 - Projet de loi N°7985

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 21/07/2023 20:00:00
Scrutin: 10
Vote: PL 7985
Description: Projet de loi N°7985 - Réglementation de la circul.

Président: M. Etgen Fernand
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	43	0	0	43
Procurations:	13	0	0	13
Total:	56	0	0	56

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
DP					
Agostino Barbara	Oui		Arendt Guy	Oui	
Bauler André	Oui		Baum Gilles	Oui	
Beissel Simone	Oui		Colabianchi Frank	Oui	
Etgen Fernand	Oui		Graas Gusty	Oui	
Hartmann Carole	Oui	(Colabianchi Frank)	Knaff Pim	Oui	
Lamberty Claude	Oui		Polfer Lydie	Oui	(Agostino Barbara)
LSAP					
Asselborn-Bintz Simone	Oui		Biancalana Dan	Oui	
Burton Tess	Oui		Closener Francine	Oui	
Cruchten Yves	Oui		Di Bartolomeo Mars	Oui	
Hemmen Cécile	Oui		Kersch Dan	Oui	
Mutsch Lydia	Oui		Weber Carlo	Oui	
déi gréng					
Ahmedova Semiray	Oui		Benoy François	Oui	
Bernard Djuna	Oui		Empain Stéphanie	Oui	
Gary Chantal	Oui		Hansen Marc	Oui	(Lorsché Josée)
Lorsché Josée	Oui		Margue Charles	Oui	
Thill Jessie	Oui				
CSV					
Adehm Diane	Oui		Arendt épouse Kemp Nancy	Oui	
Eicher Emile	Oui		Eischen Félix	Oui	
Galles Paul	Oui	(Adehm Diane)	Gloden Léon	Oui	(Arendt épouse Kemp Nancy)
Halsdorf Jean-Marie	Oui		Hansen Martine	Oui	
Hengel Max	Oui	(Mischo Georges)	Kaes Aly	Oui	(Eischen Félix)
Lies Marc	Oui		Margue Elisabeth	Oui	(Schaaf Jean-Paul)
Mischo Georges	Oui		Modert Octavie	Oui	(Spautz Marc)
Mosar Laurent	Oui	(Roth Gilles)	Roth Gilles	Oui	
Schaaf Jean-Paul	Oui		Spautz Marc	Oui	
Wilmes Serge	Oui	(Eicher Emile)	Wiseler Claude	Oui	(Hansen Martine)
Wolter Michel	Oui	(Lies Marc)			
DÉI LÉNK					
Cecchetti Myriam	Oui		Oberweis Nathalie	Oui	
Piraten					
Clement Sven	Oui		Goergen Marc	Oui	

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 21/07/2023 20:00:00
Scrutin: 10
Vote: PL 7985
Description: Projet de loi N°7985 - Réglementation de la circul.

Président: M. Etgen Fernand
Secrétaire Général: M. Scheeck Laurent

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	43	0	0	43
Procurations:	13	0	0	13
Total:	56	0	0	56

n'ont pas participé au vote:

Nom du député	Nom du député
ADR	
Engelen Jeff Keup Fred	Kartheiser Fernand
Liberté Chérie	
Reding Roy	

Le Président:

Le Secrétaire Général:

Texte voté - projet de loi N°7985

CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

N° 7985

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant :

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Chapitre 1er- Modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1er. Un article 1*bis,* libellé comme suit, est inséré après l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« Art. 1*bis.*

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. « Propriétaire d'un véhicule routier » : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.
2. « Détenteur d'un véhicule routier » : toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.
3. « Titulaire d'un certificat d'immatriculation » : la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation.
4. « Identifiant unique du véhicule » : une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier. »

Art. 2. À l'article 2 de la même loi, le paragraphe 1er est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, le point 6) est remplacé par le libellé suivant :
« 6) a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription. »

2° À la suite de l'alinéa 2, sont insérés deux alinéas nouveaux avec le libellé suivant :
« Il est institué une Commission spéciale des permis de conduire dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé au ministre sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues à l'alinéa 1er, points 1), 2), 3), 5) et 6).

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

Art. 3. À l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués :

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11*bis*	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	a) la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées à l'article 13, point 12, alinéa 1er b) le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule automoteur ou de la remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points

7)	le délit de fuite	4 points
8)	a) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11 b) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse en charge excède la masse accordée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser la masse maximale autorisée, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule, ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11	4 points
9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	a) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin	4 points
13)	le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant	4 points
14)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question	2 points

	au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	
15)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
16)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 10) ci-avant	2 points
17)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés	2 points
18)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
19)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
20)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
21)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
22)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
23)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
24)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la mise en circulation du véhicule automoteur ou de la remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
25)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points

26)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
27)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
28)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 points

»

Art. 4. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux directives européennes de réception. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, les véhicules routiers doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par la Société Nationale de Certification et d'Homologation, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type

réceptionné, conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 précité.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement (UE) n°167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement (UE) n°168/2013 du 15 janvier 2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Tout changement de propriétaire ou de détenteur pour un véhicule routier en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une transcription du certificat d'immatriculation. Le changement du titulaire du certificat d'immatriculation pour un véhicule routier en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une nouvelle immatriculation de ce véhicule. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« À condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé :

1. par le propriétaire, le futur détenteur du véhicule routier ou futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ainsi que par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été réservé ou alloué au futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier en vue de son immatriculation :
   a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule routier et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule routier de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le bureau de l'Administration des douanes et accises et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ;
   b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu

où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions de l'article 4*bis*, paragraphe 3, point 2 ;

c) sur le trajet direct du véhicule routier vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection ;

2. par une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à cette personne physique ou morale :

a) à l'occasion de la présentation du véhicule routier à un client, dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou de l'entrepôt du véhicule, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal ;

b) dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou du point de réparation du véhicule ;

c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin. »

3° Au paragraphe 3, les alinéas 1 et 2 sont remplacés par le libellé suivant :

« En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences légales applicables.

À défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1er, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er, d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries. »

4° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (4) Les modifications et les transformations d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1er avant la remise en circulation sinon, si le véhicule routier est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique,

sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues. »

b) À l'alinéa 2, la première phrase est supprimée.

c) Un nouvel alinéa est inséré *in fine* avec le libellé suivant :

« Si la transformation ou modification n'a pas fait l'objet d'une inscription au champ « remarques » du certificat d'immatriculation, conformément aux exigences reprises sous l'alinéa 1er, au moment de la présentation du véhicule routier à un contrôle technique, une défectuosité ou non-conformité majeure est constatée. Un certificat de contrôle technique est délivré conformément aux dispositions prévues à l'article 4*bis*, paragraphe 4, point 2. »

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 2, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un titulaire d'un certificat d'immatriculation déterminé. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulières de numéros dictées par des considérations de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier. »

c) L'alinéa 4, est remplacé par le libellé suivant :

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal. »

d) L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant :

« Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'à la mise hors circulation, la destruction ou l'exportation du véhicule.

Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule routier au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant. »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

b) L'alinéa 2 est supprimé.

c) À la suite de l'alinéa 1er, sont insérés cinq alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Le ministre a, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1er du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers

l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier. »

d) A l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

7° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant :

« (8) La validité du certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque :

a) l'échéance de validité est atteinte ;
b) le document a été déclaré perdu ou retiré par les membres de la Police grand-ducale ou par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ;
c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;
d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;
e) le véhicule routier est immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation ;
f) le véhicule routier a été modifié ou transformé en violation d'une des modalités prévues au paragraphe 4 ;
g) pour un véhicule routier soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;
h) pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

i) pour un véhicule routier soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;
j) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation n'a plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg depuis plus de 6 mois ;
k) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation dont le véhicule routier doit être présenté à un contrôle technique supplémentaire conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 3 ne dispose plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg.

La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur du véhicule routier de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique. »

8° Au paragraphe 10, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« (10) Le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule routier peut référer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

Art. 5. L'article 4*bis* de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

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

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
   a) les camionnettes ;
   b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg ;
   c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris la place du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances ;
   d) les remorques destinées au transport de personnes.
2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première

mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et, pour les véhicules suivants :

a) les autobus et les autocars ;
b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;
c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3 500 kg.

3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
   a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h ;
   b) les véhicules historiques ;
   c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.
4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2 et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an. »

b) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 4 avec le libellé suivant :

« Tout contrôle technique réalisé avant le premier contrôle technique périodique obligatoire est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique qui ne pourra couvrir que la période jusqu'au premier contrôle

technique périodique obligatoire telle que définie à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. »

c) L'alinéa 5 ancien, devenu l'alinéa 6, est remplacé par le libellé suivant :

« Sans préjudice de l'alinéa qui précède, chaque contrôle technique supplémentaire réalisé plus de huit semaines avant l'expiration du certificat de contrôle technique en cours de validité, est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dans les conditions reprises à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. Toutefois, la validité du certificat de contrôle technique établi suite à un contrôle technique volontaire, ne relevant aucune défectuosité majeure ou critique, ne peut être inférieure à celle inscrite sur le certificat de contrôle technique précédent. »

d) L'alinéa 6 ancien, devenu l'alinéa 7, est remplacé par le libellé suivant :

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

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

2° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 3, point 2 les lettres b) et c) sont remplacées par le libellé suivant :

« b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ;

c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier et le lieu où le véhicule routier sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« Le contrôle technique complémentaire qui ne révèle aucune défectuosité ni non-conformité, réalisé suite à la constatation d'une défectuosité majeure ou critique lors d'un contrôle technique périodique, donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité :

a) d'un an, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 1 et 2 ;

b) de deux ans, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 3 ;

c) de deux ans pour le contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite au premier contrôle technique périodique, sans pour autant dépasser une durée de 6 ans à compter de la première mise en circulation du véhicule routier, et d'une validité d'un an pour chaque contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite à un contrôle technique périodique ultérieur, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 4. »

c) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 5 avec le libellé suivant :

« Toutefois, les véhicules routiers dont question au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 2 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique, suite à la constatation d'une défectuosité ou une non-conformité mineure, ayant une incidence directe sur la sécurité du véhicule, faire l'objet d'un contrôle technique complémentaire endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique. Si aucune défectuosité ni non-conformité n'est constatée, le contrôle technique complémentaire donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an. »

d) À l'alinéa 8 ancien, devenu l'alinéa 9, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après le passage au contrôle technique au propriétaire, détenteur du véhicule routier ou au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

3° Au paragraphe 7, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« (7) Le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule routier peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

Art. 6. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1er est modifié comme suit :

a) Les termes « , point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».

b) Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

c) Une nouvelle phrase est ajoutée *in fine* libellée comme suit :

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, le nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

b) Les lettres l) et m) sont remplacées par le libellé suivant :

« l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la conduite du véhicule ou ensemble de véhicules couplés ;

m) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, du véhicule automoteur ou de la remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis ; »

c) La lettre o) est remplacée par le libellé suivant :

« o) -inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;

-inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

d) Trois nouvelles lettres p), q), et r) sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans le casque ou à la fixation au casque d'un équipement de communication ;

q) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, du véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

r) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4 250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. »

Art. 7. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parqué pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique, et que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

2° À l'alinéa 3, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité de la circulation routière, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

3° L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant :

« Est également considéré comme abandonné le véhicule qui a été immobilisé dans les conditions des hypothèses sous 2) et 4) du paragraphe 1er de l'article 17, et qui n'a pas été déplacé dans les 8 jours après l'échéance du délai que les membres de la Police grand-ducale ont imparti pour ce faire à son conducteur, à son propriétaire, à son détenteur ou au titulaire de son certificat d'immatriculation. »

Art. 8. L'article 10*bis* de la même loi est abrogé.

Art. 9. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

1° Les paragraphes 1 et 3 sont renumérotés en (1) et (3).

2° Au paragraphe 1er, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée. »

3° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés au paragraphe 1er, ou si une surcharge est détectée via un système de pesage automatisé, dont les modalités de fonctionnement sont précisées par un règlement grand-ducal, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

4° Deux nouveaux paragraphes sont insérés à la suite du paragraphe 6 libellés comme suit :

« (7) Le dépassement de la masse maximale autorisée ne constitue pas une infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé au ministre quant à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses règlementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission.

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. »

Art. 10. L'article 12 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) Au point 2., le point iii est supprimé.

b) Un nouveau point 3*bis*. est inséré avec le libellé suivant :

« 3*bis*. Par dérogation au point 2, si l'indice grave y visé consiste en ce que la personne concernée :

a) reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
b) est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
c) est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur,
d) présente des signes manifestes d'influence, d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique,

les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés au point 2 et la personne concernée doit se soumettre à une prise de sang et d'urine conformément au point 3. »

c) Le point 13 est remplacé par le libellé suivant :

« 13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir une prise de sang et d'urine à l'effet de déterminer si elle se trouve sous l'emprise de telles substances. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est doublée.

Le résultat de la prise de sang fait foi.

En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée est astreinte à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. »

2° Le paragraphe 4*bis* est modifié comme suit :

a) Au point 2., les termes « g par litre de sang ou à 0,25 g » sont remplacés par les termes « g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool ».

b) Au point 3, les termes « ni d'aucune autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique » sont insérés derrière le chiffre « 4 ».

3° Le paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant :

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

Art. 11. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

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

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule routier, titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule la mise en circulation d'un véhicule routier sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau le délit spécifié à l'alinéa 2 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable. »

2° Au point 13, alinéa 1er, la première phrase est remplacée par la phrase suivante :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4*bis*, points 1 et 3, et paragraphe 6, point 1, commis moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, les membres de la Police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. »

Art. 12. À l'article 14, alinéa 2 de la même loi, les termes « les articles 42 et 43 » sont remplacés par les termes « l'article 31 ».

Art. 13. À l'article 14*bis* de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Si l'auteur d'une infraction à la réglementation sur l'arrêt, le stationnement et le parcage est resté inconnu, mais que le véhicule ayant servi à la commettre a été identifié, le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier est tenu au paiement de l'avertissement taxé ou de l'amende, à prononcer par la juridiction pénale, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un cas de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur de l'infraction. »

Art. 14. À l'article 16, alinéa 2 de la même loi, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Le conducteur contrevenant et le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier sont solidairement responsables du paiement de ces frais. »

Art. 15. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est modifié comme suit :

1. Le point 3 est remplacé par le libellé suivant :

« 3) le conducteur, le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier omet de déplacer le véhicule sur première réquisition d'un membre de la police grand-ducale ; »

2. Le point 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent du poids total maximum autorisé ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler. Sans préjudice de l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 2, il en est de même en cas de défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation ou en cas de modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

b) À l'alinéa 2, le point 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent de la masse maximale autorisée ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation , soit une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

2° Au paragraphe 5, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant, dans l'hypothèse de l'alinéa précédent 3, le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier peut, en vue de retirer son véhicule d'une fourrière, exercer les recours prévus à l'article 14 en cas de saisie d'un véhicule ou d'interdiction de conduire prononcées par ordonnance d'un juge d'instruction. »

3° Le paragraphe 6 est remplacé par le libellé suivant :

« *Paragraphe 6*

Lorsqu'un véhicule n'est pas retiré de la fourrière dans les formes du paragraphe 5, son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation est informé au plus tard dans les 72 heures. Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation de celui-ci ; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal. La constatation par les membres de la Police grand-ducale de l'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier vaut information.

Les investigations opérées en vue de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier sont constatées dans un rapport.

En cas d'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, ce véhicule peut, de l'accord du procureur d'État, être considéré comme délaissé. »

4° Au paragraphe 7, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Un véhicule peut, de l'accord du procureur d'État, être considéré comme délaissé en cas de non enlèvement de la fourrière dans un délai de 30 jours après que le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier était en droit de l'enlever. »

5° Au paragraphe 8, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les frais précités et les amendes éventuelles sont à prélever sur le produit de la vente d'un véhicule délaissé intervenant dans les conditions du présent paragraphe. L'excédent éventuel est versé à la Caisse de consignation et est tenu à la disposition du propriétaire du véhicule ou de ses ayants cause. Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant de ces frais et amendes, ou lorsque le véhicule est détruit, le propriétaire ou ses ayants cause restent tenus de cette dette à l'égard de l'État ; celle-ci sera recouvrée comme en matière d'enregistrement. »

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs

Art. 16. À l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, les termes « pour cent » sont insérés derrière le nombre « 30 ».

Art. 17. À l'article 3, point 3 de la même loi, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie. Ils ont une durée de validité de cinq ans. »

Art. 18. À l'article 7, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3. »

Chapitre 3 – Modification de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Art. 19. L'article 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, le point 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. identifier le conducteur, le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1. ; »

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) Au sens de la présente loi, on entend par « donnée », toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2, paragraphe 1er, point 1° de la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale. »

Art. 20. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1 de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction,

comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 1er, point 1 est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1er, point 1, lorsque celle-ci est constatée au moyen des appareils automatiques, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

Art. 21. L'article 7*bis* de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites 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, pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que titulaire, détenteur ou propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale titulaire du certificat d'immatriculation, détenteur ou propriétaire du véhicule, ces informations sont valablement faites 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. »

Art. 22. À l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Les modalités de ces dispositions sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Art. 23. À l'article 12 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, point 2°, du Code pénal. »

Chapitre 4 – Modification de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Art. 24. À l'article 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la lettre l), troisième tiret, est modifiée comme suit :

« - dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'État du domicile ou du détenteur, ou à défaut de détenteur, du propriétaire du véhicule ; »

Art. 25. À l'article 2, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe soit au futur titulaire du certificat d'immatriculation soit au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. »

Art. 26. À l'article 5 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur du véhicule, de tout titulaire du certificat d'immatriculation et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée. »

Art. 27. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. L'entreprise d'assurance et le Bureau sont subrogés dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la détention ou la conduite du véhicule a été obtenue contre le gré du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. »

2° Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4. Un règlement grand-ducal peut prescrire que l'assureur aura un recours contre l'assuré, lorsque le nombre de personnes transportées a excédé celui des places inscrites sur le certificat d'immatriculation ou en cas de transport de personnes sur des places non inscrites. »

Art. 28. À l'article 12 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955 par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA », agissant pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions conformément à l'article 4, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955. »

Art. 29. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, les termes « de transfert de propriété du véhicule » sont remplacés par les termes « changement de titulaire du certificat d'immatriculation » et les termes « le seul effet de ce transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12. »

Art. 30. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, point 2, premier et deuxième tirets, les termes « au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les termes « au sens de l'article 43, point 17, la lettre c) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

2° L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée à l'alinéa 1er, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire de la banque de données nationale des véhicules routiers et peuvent être transmises au Fonds par le biais d'un système informatique, sur base du numéro d'identification et du numéro d'immatriculation du véhicule le cas échéant. »

Art. 31. À l'article 23 de la même loi, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Toute entreprise d'assurances établie membre du Fonds est en outre tenue de fournir au Fonds les noms, prénoms et adresses des représentants chargés du règlement des sinistres nommés en application de l'article 49, paragraphe 1er, lettre h) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

Art. 32. À l'article 27 de la même loi, les termes « à l'article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les termes « aux articles 303 et 305 de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances ».

Art. 33. À l'article 28 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Le propriétaire, le détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10°000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

Art. 34. À l'article 29 de la même loi, les termes « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont remplacés par le mot « précité ».

Art. 35. L'article 31 de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 31. La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er lettre e). L'attestation de couverture d'assurance est communiquée par voie électronique sécurisée par l'entreprise d'assurances autorisée qui a conclu le contrat d'assurance à la SNCA, et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4 paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955.

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, ou a été suspendu ou interrompu, l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955 par la SNCA. À défaut d'un contrat en vigueur ou d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Les spécifications relatives à la communication précitée ainsi que les données techniques échangées sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Chapitre 5 – Modification de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Art. 36. À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le paragraphe 1er, alinéa 1er, est remplacé par le libellé suivant :

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :

a) les données relatives aux véhicules ;
b) les données relatives aux propriétaires, détenteurs des véhicules routiers ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

Art. 37. À l'article 5 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée. »

Art. 38. Un intitulé est inséré à l'article 6 de la même loi avec le libellé suivant :

« Art. 6. Données à caractère personnel ».

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

Art. 39. L'article 1er, lettre a), de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, est remplacé par le texte suivant :

« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier, d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges, ainsi que les demandes en réservation ou en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ; »

Art. 40. L'article 3 de la même loi est complété par les alinéas suivants :

« Aucune taxe relative à la demande en obtention d'un certificat d'immatriculation et le cas échéant en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé visés à l'art. 1er sub a) n'est perçue à charge du conjoint survivant en cas de transcription à son nom du véhicule dont il a hérité.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation visé à l'article 1er en cas de vol de ce dernier, attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation. »

Chapitre 7 – Modification de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

« **Art. 41.** L'article 2, alinéa 1er, de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié comme suit :

1° À la première phrase, les termes « instituée en vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont insérés après les termes « commission médicale. »

2° La deuxième phrase est supprimée ».

Projet de loi adopté par la Chambre des Députés
en sa séance publique du 21 juillet 2023

Le Secrétaire général, Le Président,

s. Laurent Scheeck s. Fernand Etgen

7985/11

N° 7985[11]

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant :

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

* * *

DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL PAR LE CONSEIL D'ETAT

(28.7.2023)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés du 21 juillet 2023 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

modifiant :

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

2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;

3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;

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

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 21 juillet 2023 et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et les avis émis par le Conseil d'État en ses séances des 23 décembre 2022, 11 juillet 2023 et 14 juillet 2023 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 78, paragraphe 4, de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 13 votants, le 28 juillet 2023.

Pour le Secrétaire général,
L'attaché,
Michel MILLIM

Le Président,
Christophe SCHILTZ

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

Mémorial A N° 679 de 2023

JOURNAL OFFICIEL

DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

MÉMORIAL A

N° 679 du 20 octobre 2023

Loi du 21 septembre 2023 modifiant :

1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
6° la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ;
7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

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

Le Conseil d'État entendu ;

Vu l'adoption par la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 21 juillet 2023 et celle du Conseil d'État du 28 juillet 2023 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Chapitre 1er - Modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1er.

Un article 1*bis,* libellé comme suit, est inséré après l'article 1er de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

«

Art. 1*bis*.

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. « Propriétaire d'un véhicule routier » : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.
2. « Détenteur d'un véhicule routier » : toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.
3. « Titulaire d'un certificat d'immatriculation » : la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation.
4. « Identifiant unique du véhicule » : une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier.

»

Art. 2.

À l'article 2 de la même loi, le paragraphe 1er est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, le point 6) est remplacé par le libellé suivant :

« 6) a fait une fausse déclaration, soumis de faux documents ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription. »

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

« Il est institué une Commission spéciale des permis de conduire dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé au ministre sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues à l'alinéa 1er, points 1), 2), 3), 5) et 6).

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

Art. 3.

À l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après, commises moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, donnent lieu à la réduction du nombre de points indiqués :

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11*bis*	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	a) la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées à l'article 13, point 12, alinéa 1er b) le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule automoteur ou de la remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points

8)	a) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11 b) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse en charge excède la masse accordée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser la masse maximale autorisée, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule, ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11	4 points
9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	a) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin	4 points
13)	le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant	4 points
14)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
15)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points

16)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 10) ci-avant	2 points
17)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés	2 points
18)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
19)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
20)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
21)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
22)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
23)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
24)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la mise en circulation du véhicule automoteur ou de la remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
25)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
26)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
27)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
28)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 points

»

Art. 4.

L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Les véhicules routiers doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception conforme aux directives européennes de réception. Cette procédure est dénommée réception par type européenne ou homologation par type européenne, et donne lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg et que leur publication au Journal officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, les véhicules routiers doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par la Société Nationale de Certification et d'Homologation, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné, conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 précité.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement (UE) n° 168/2013 du 15 janvier 2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Tout changement de propriétaire ou de détenteur pour un véhicule routier en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une transcription du certificat d'immatriculation. Le changement du titulaire du certificat d'immatriculation pour un véhicule routier en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une nouvelle immatriculation de ce véhicule. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« À condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé :

1. par le propriétaire, le futur détenteur du véhicule routier ou futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ainsi que par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été réservé ou alloué au futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier en vue de son immatriculation :
   a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule routier et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule routier de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le bureau de l'Administration des douanes et accises et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ;

b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions de l'article 4*bis*, paragraphe 3, point 2 ;
c) sur le trajet direct du véhicule routier vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection ;

2. par une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à cette personne physique ou morale :
a) à l'occasion de la présentation du véhicule routier à un client, dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou de l'entrepôt du véhicule, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal ;
b) dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou du point de réparation du véhicule ;
c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin. »

3° Au paragraphe 3, les alinéas 1 et 2 sont remplacés par le libellé suivant :

« En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités, les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences légales applicables.

À défaut d'être couvert par un certificat de conformité européen ou national valable, établi en application des dispositions du paragraphe 1er, un véhicule routier soumis à l'immatriculation fait l'objet, sur base du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1er, d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries. »

4° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« (4) Les modifications et les transformations d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation qui en affectent une ou plusieurs des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité européen ou national, soit sur son certificat d'immatriculation obligent le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier en question à soumettre celui-ci au contrôle de conformité visé au paragraphe 3, alinéa 1er avant la remise en circulation sinon, si le véhicule routier est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, ce contrôle de conformité est requis au plus tard avant le prochain contrôle technique, sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues. »

b) À l'alinéa 2, la première phrase est supprimée.

c) Un nouvel alinéa est inséré *in fine* avec le libellé suivant :

« Si la transformation ou modification n'a pas fait l'objet d'une inscription au champ « remarques » du certificat d'immatriculation, conformément aux exigences reprises sous l'alinéa 1er, au moment de la présentation du véhicule routier à un contrôle technique, une défectuosité ou non-conformité majeure est constatée. Un certificat de contrôle technique est délivré conformément aux dispositions prévues à l'article 4*bis*, paragraphe 4, point 2. »

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 2, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un titulaire d'un certificat d'immatriculation déterminé. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal peut réserver des séries spéciales de numéros d'immatriculation à des catégories déterminées de véhicules routiers ou à des véhicules routiers affectés à un usage particulier et déterminer les conditions d'attribution particulières de numéros dictées par des

considérations de sécurité publique ou de sécurité ou de protection de la vie privée du titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier. »

c) L'alinéa 4, est remplacé par le libellé suivant :

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal. »

d) L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant :

« Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'à la mise hors circulation, la destruction ou l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule routier au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant. »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

b) L'alinéa 2 est supprimé.

c) À la suite de l'alinéa 1er, sont insérés cinq alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Le ministre a, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1er du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier. »

d) À l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

7° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant :

« (8) La validité du certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier expire de plein droit lorsque :

a) l'échéance de validité est atteinte ;
b) le document a été déclaré perdu ou retiré par les membres de la Police grand-ducale ou par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ;
c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;
d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;
e) le véhicule routier est immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation ;
f) le véhicule routier a été modifié ou transformé en violation d'une des modalités prévues au paragraphe 4 ;
g) pour un véhicule routier soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;
h) pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation, mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;
i) pour un véhicule routier soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;
j) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation n'a plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg depuis plus de 6 mois ;
k) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation dont le véhicule routier doit être présenté à un contrôle technique supplémentaire conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 3 ne dispose plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg.

La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur du véhicule routier de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique. »

8° Au paragraphe 10, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« (10) Le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision relative à la réception ou l'immatriculation de son véhicule routier peut référer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de la SNCA, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

Art. 5.

L'article 4*bis* de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

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

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
   a) les camionnettes ;
   b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg ;
   c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris la place du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances ;
   d) les remorques destinées au transport de personnes.
2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et, pour les véhicules suivants :
   a) les autobus et les autocars ;
   b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;
   c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3 500 kg.
3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
   a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h ;
   b) les véhicules historiques ;
   c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.
4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2 et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur, la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an. »

b) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 4 avec le libellé suivant :

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

c) L'alinéa 5 ancien, devenu l'alinéa 6, est remplacé par le libellé suivant :

« Sans préjudice de l'alinéa qui précède, chaque contrôle technique supplémentaire réalisé plus de huit semaines avant l'expiration du certificat de contrôle technique en cours de validité, est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dans les conditions reprises à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. Toutefois, la validité du certificat de contrôle technique établi suite à un contrôle technique volontaire, ne relevant aucune défectuosité majeure ou critique, ne peut être inférieure à celle inscrite sur le certificat de contrôle technique précédent. »

d) L'alinéa 6 ancien, devenu l'alinéa 7, est remplacé par le libellé suivant :

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

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

2° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 3, point 2, les lettres b) et c) sont remplacées par le libellé suivant :

« b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ;
c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier et le lieu où le véhicule routier sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit. »

b) L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant :

« Le contrôle technique complémentaire qui ne révèle aucune défectuosité ni non-conformité, réalisé suite à la constatation d'une défectuosité majeure ou critique lors d'un contrôle technique périodique, donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité :

a) d'un an, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 1 et 2 ;
b) de deux ans, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 3 ;
c) de deux ans pour le contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite au premier contrôle technique périodique, sans pour autant dépasser une durée de 6 ans à compter de la première mise en circulation du véhicule routier, et d'une validité d'un an pour chaque contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite à un contrôle technique périodique ultérieur, pour les véhicules repris au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 4. »

c) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 5 avec le libellé suivant :

« Toutefois, les véhicules routiers dont question au paragraphe 1er, alinéa 4 sous 2 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique, suite à la constatation d'une défectuosité ou une non-conformité mineure, ayant une incidence directe sur la sécurité du véhicule, faire l'objet d'un contrôle technique complémentaire endéans les 4 semaines qui

suivent le dernier contrôle technique. Si aucune défectuosité ni non-conformité n'est constatée, le contrôle technique complémentaire donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an. »

d) À l'alinéa 8 ancien, devenu l'alinéa 9, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après le passage au contrôle technique au propriétaire, détenteur du véhicule routier ou au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

3° Au paragraphe 7, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« (7) Le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule routier peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. »

Art. 6.

L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1er est modifié comme suit :

a) Les termes « , point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».

b) Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

c) Une nouvelle phrase est ajoutée *in fine* libellée comme suit :

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, le nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

b) Les lettres l) et m) sont remplacées par le libellé suivant :

« l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la conduite du véhicule ou ensemble de véhicules couplés ;

m) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, du véhicule automoteur ou de la remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis ; »

c) La lettre o) est remplacée par le libellé suivant :

« o) - inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;
- inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

d) Trois nouvelles lettres p), q), et r) sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans le casque ou à la fixation au casque d'un équipement de communication ;

q) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, du véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

r) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4 250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. »

Art. 7.

L'article 10 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Un véhicule est considéré comme abandonné, lorsqu'il est stationné ou parqué pendant plus d'un mois d'affilée à un même endroit sur la voie publique, et que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

2° À l'alinéa 3, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité de la circulation routière, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer. »

3° L'alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant :

« Est également considéré comme abandonné le véhicule qui a été immobilisé dans les conditions des hypothèses sous 2) et 4) du paragraphe 1er de l'article 17, et qui n'a pas été déplacé dans les 8 jours après l'échéance du délai que les membres de la Police grand-ducale ont imparti pour ce faire à son conducteur, à son propriétaire, à son détenteur ou au titulaire de son certificat d'immatriculation. »

Art. 8.

L'article 10*bis* de la même loi est abrogé.

Art. 9.

L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

1° Les paragraphes 1 et 3 sont renumérotés en (1) et (3).

2° Au paragraphe 1er, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée. »

3° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés au paragraphe 1er, ou si une surcharge est détectée via un système de pesage automatisé, dont les modalités de fonctionnement sont précisées par un règlement grand-ducal, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

4° Deux nouveaux paragraphes sont insérés à la suite du paragraphe 6 libellés comme suit :

« (7) Le dépassement de la masse maximale autorisée ne constitue pas une infraction si elle est constatée en vertu et dans les limites d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler, portant sur la mise en circulation d'un véhicule dépassant les masses applicables, dont les conditions de délivrance et modalités d'utilisations sont déterminées par un règlement grand-ducal. Toutefois, tout dépassement des limites relatives aux masses reprises dans ladite autorisation est sanctionné conformément aux paragraphes 1 à 4 sans application de la tolérance y prévue.

(8) Il est institué une commission dénommée « commission des autorisations spéciales », ayant pour mission d'émettre un avis motivé au ministre quant à un retrait ou à une suspension des autorisations spéciales délivrées en matière de transport exceptionnel et de mise en circulation des véhicules dépassant les dimensions et masses règlementaires. Un règlement grand-ducal précise le fonctionnement et la composition de cette commission.

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. »

Art. 10.

L'article 12 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

a) Au point 2., le point iii est supprimé.

b) Un nouveau point 3*bis*. est inséré avec le libellé suivant :

« 3*bis*. Par dérogation au point 2, si l'indice grave y visé consiste en ce que la personne concernée :

a) reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
b) est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
c) est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur,
d) présente des signes manifestes d'influence, d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique,

les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés au point 2 et la personne concernée doit se soumettre à une prise de sang et d'urine conformément au point 3. »

c) Le point 13 est remplacé par le libellé suivant :

« 13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir une prise de sang et d'urine à l'effet de déterminer si elle se trouve sous l'emprise de telles substances. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est doublée.

Le résultat de la prise de sang fait foi.

En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée est astreinte à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. »

2° Le paragraphe 4*bis* est modifié comme suit :

a) Au point 2, les termes « g par litre de sang ou à 0,25 g » sont remplacés par les termes « g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool ».

b) Au point 3, les termes « ni d'aucune autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique » sont insérés derrière le chiffre « 4 ».

3° Le paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant :

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

Art. 11.

L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

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

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule routier, titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule la mise en circulation d'un véhicule routier sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau le délit spécifié à l'alinéa 2 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable. »

2° Au point 13, alinéa 1er, la première phrase est remplacée par la phrase suivante :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4*bis*, points 1 et 3, et paragraphe 6, point 1, commis moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, les membres de la Police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. »

Art. 12.

À l'article 14, alinéa 2 de la même loi, les termes « les articles 42 et 43 » sont remplacés par les termes « l'article 31 ».

Art. 13.

À l'article 14*bis* de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Si l'auteur d'une infraction à la réglementation sur l'arrêt, le stationnement et le parcage est resté inconnu, mais que le véhicule ayant servi à la commettre a été identifié, le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier est tenu au paiement de l'avertissement taxé ou de l'amende, à prononcer par la juridiction pénale, à moins qu'il n'établisse l'existence d'un cas de force majeure ou qu'il ne fournisse des renseignements permettant d'identifier l'auteur de l'infraction. »

Art. 14.

À l'article 16, alinéa 2 de la même loi, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Le conducteur contrevenant et le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier sont solidairement responsables du paiement de ces frais. »

Art. 15.

L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est modifié comme suit :

1. Le point 3 est remplacé par le libellé suivant :

« 3) le conducteur, le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier omet de déplacer le véhicule sur première réquisition d'un membre de la police grand-ducale ; »

2. Le point 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent du poids total maximum autorisé ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnel ou de circuler. Sans préjudice de l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 2, il en est de même en cas de défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation ou en cas de modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

b) À l'alinéa 2, le point 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent de la masse maximale autorisée ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnel ou de circuler, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation, soit une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

2° Au paragraphe 5, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant, dans l'hypothèse de l'alinéa précédent 3, le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier peut, en vue de retirer son véhicule d'une fourrière, exercer les recours prévus à l'article 14 en cas de saisie d'un véhicule ou d'interdiction de conduire prononcées par ordonnance d'un juge d'instruction. »

3° Le paragraphe 6 est remplacé par le libellé suivant :

« *Paragraphe 6* Lorsqu'un véhicule n'est pas retiré de la fourrière dans les formes du paragraphe 5, son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation est informé au plus tard dans les 72 heures. Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation de celui-ci ; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal. La constatation par les membres de la Police grand-ducale de l'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier vaut information.

Les investigations opérées en vue de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier sont constatées dans un rapport.

En cas d'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, ce véhicule peut, de l'accord du procureur d'État, être considéré comme délaissé. »

4° Au paragraphe 7, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Un véhicule peut, de l'accord du procureur d'État, être considéré comme délaissé en cas de non enlèvement de la fourrière dans un délai de 30 jours après que le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier était en droit de l'enlever. »

5° Au paragraphe 8, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les frais précités et les amendes éventuelles sont à prélever sur le produit de la vente d'un véhicule délaissé intervenant dans les conditions du présent paragraphe. L'excédent éventuel est versé à

la Caisse de consignation et est tenu à la disposition du propriétaire du véhicule ou de ses ayants cause. Lorsque le produit de la vente est inférieur au montant de ces frais et amendes, ou lorsque le véhicule est détruit, le propriétaire ou ses ayants cause restent tenus de cette dette à l'égard de l'État ; celle-ci sera recouvrée comme en matière d'enregistrement. »

Chapitre 2 - Modification de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs

Art. 16.

À l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, les termes « pour cent »» sont insérés derrière le nombre « 30 ».

Art. 17.

À l'article 3, point 3 de la même loi, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

« Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe II de la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie. Ils ont une durée de validité de cinq ans. »

Art. 18.

À l'article 7, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3. »

Chapitre 3 - Modification de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Art. 19.

L'article 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, le point 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. identifier le conducteur, le propriétaire, le détenteur du véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1. ; »

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« (2) Au sens de la présente loi, on entend par « donnée », toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2, paragraphe 1er, point 1° de la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale. »

Art. 20.

L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est modifié comme suit :

a) L'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1 de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 1er, point 1 est commise, est redevable pécuniairement de l'amende encourue pour les infractions à la législation routière visées à l'article 2, paragraphe 1er, point 1, lorsque celle-ci est constatée au moyen des appareils automatiques, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

b) L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur 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 incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

Art. 21.

L'article 7*bis* de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites 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, pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que titulaire, détenteur ou propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale titulaire du certificat d'immatriculation, détenteur ou propriétaire du véhicule, ces informations sont valablement faites 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. »

Art. 22.

À l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Les modalités de ces dispositions sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Art. 23.

À l'article 12 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, point 2°, du Code pénal. »

Chapitre 4 - Modification de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Art. 24.

À l'article 1er de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la lettre I), troisième tiret, est modifiée comme suit :

« - dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'État du domicile ou du détenteur, ou à défaut de détenteur, du propriétaire du véhicule ;

»

Art. 25.

À l'article 2, paragraphe 1er de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe soit au futur titulaire du certificat d'immatriculation soit au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. »

Art. 26.

À l'article 5 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. L'assurance doit garantir l'indemnisation des personnes lésées chaque fois qu'est engagée la responsabilité civile du propriétaire, de tout détenteur du véhicule, de tout titulaire du certificat d'immatriculation et de tout conducteur du véhicule assuré ou de toute personne transportée. »

Art. 27.

L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. L'entreprise d'assurance et le Bureau sont subrogés dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident lorsque la détention ou la conduite du véhicule a été obtenue contre le gré du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. »

2° Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant :

« 4. Un règlement grand-ducal peut prescrire que l'assureur aura un recours contre l'assuré, lorsque le nombre de personnes transportées a excédé celui des places inscrites sur le certificat d'immatriculation ou en cas de transport de personnes sur des places non inscrites. »

Art. 28.

À l'article 12 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955 par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA », agissant pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions conformément à l'article 4, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955. »

Art. 29.

L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1er, les termes « de transfert de propriété du véhicule » sont remplacés par les termes « changement de titulaire du certificat d'immatriculation » et les termes « le seul effet de ce transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

2° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12. »

Art. 30.

L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 1er, point 2, premier et deuxième tirets, les termes « au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les termes « au sens de l'article 43, point 17, la lettre c) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

2° L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Par ailleurs, le Fonds communique à la personne impliquée, désignée à l'alinéa 1er, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire de la banque de données nationale des véhicules routiers et peuvent être transmises au Fonds par le biais d'un système informatique, sur base du numéro d'identification et du numéro d'immatriculation du véhicule le cas échéant. »

Art. 31.

À l'article 23 de la même loi, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 2. Toute entreprise d'assurances établie membre du Fonds est en outre tenue de fournir au Fonds les noms, prénoms et adresses des représentants chargés du règlement des sinistres nommés en application de l'article 49, paragraphe 1er, lettre h) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. »

Art. 32.

À l'article 27 de la même loi, les termes « à l'article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les termes « aux articles 303 et 305 de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances ».

Art. 33.

À l'article 28 de la même loi, le paragraphe 1er est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Le propriétaire, le détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2, point 1, sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10°000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

Art. 34.

À l'article 29 de la même loi, les termes « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont remplacés par le mot « précitée ».

Art. 35.

L'article 31 de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

«

Art. 31.

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1er, lettre e). L'attestation de couverture d'assurance est communiquée par voie électronique sécurisée par l'entreprise d'assurances autorisée qui a conclu le contrat d'assurance à la SNCA, et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955.

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, ou a été suspendu ou interrompu, l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955 par la SNCA. À défaut d'un contrat en vigueur ou d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Les spécifications relatives à la communication précitée ainsi que les données techniques échangées sont arrêtées par règlement grand-ducal.

»

Chapitre 5 - Modification de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Art. 36.

À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le paragraphe 1er, alinéa 1er, est remplacé par le libellé suivant :

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres États membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :

a) les données relatives aux véhicules ;
b) les données relatives aux propriétaires, détenteurs des véhicules routiers ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier.

»

Art. 37.

À l'article 5 de la même loi, l'alinéa 1er est remplacé par le libellé suivant :

« Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant servi à commettre, sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, une ou plusieurs des infractions visées à l'article 2, ou toute autre personne identifiée présumée d'avoir commis une ou plusieurs de ces infractions sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, est informé par lettre recommandée. »

Art. 38.

Un intitulé est inséré à l'article 6 de la même loi avec le libellé suivant :

« Art. 6. Données à caractère personnel ».

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

Art. 39.

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

« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier, d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges, ainsi que les demandes en réservation ou en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ;

»

Art. 40.

L'article 3 de la même loi est complété par les alinéas suivants :

« Aucune taxe relative à la demande en obtention d'un certificat d'immatriculation et le cas échéant en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé visés à l'art. 1er sub a) n'est perçue à charge du conjoint survivant en cas de transcription à son nom du véhicule dont il a hérité.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation visé à l'article 1er en cas de vol de ce dernier, attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.

»

Chapitre 7 - Modification de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

« Art. 41.

L'article 2, alinéa 1er, de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié comme suit :

1° À la première phrase, les termes « instituée en vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont insérés après les termes « commission médicale »

2° La deuxième phrase est supprimée. »

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics,
François Bausch

La Ministre de la Justice,
Sam Tanson

Le Ministre de la Sécurité intérieure,
Henri Kox

La Ministre des Finances,
Yuriko Backes

Palais de Luxembourg, le 21 septembre 2023.
Henri

Doc. parl. 7985 ; sess. ord. 2021-2022 et 2022-2023.

Résumé

N° 7985

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant

1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ;
6° la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ;
7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

RESUME

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

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

Un premier train de modifications concerne en particulier :

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

Une deuxième série de modifications a notamment pour objet :

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

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