

## N° 5256

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2003-2004

**PROJET DE LOI**

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

\* \* \*

(Dépôt: le 2.12.2003)

**SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (17.11.2003) .....	2
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs.....	9
4) Commentaire des articles .....	10
5) Projet de règlement grand-ducal modifiant	
1) l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règle- ment de la circulation sur toutes les voies publiques;	
2) le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités de contrôle technique des véhicules routiers;	
3) le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application	
– de la directive modifiée No 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concer- nant l'application du règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;	
– de la directive modifiée No 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route;	
4) le règlement grand-ducal du 17 juin 2003 relatif à l'identi- fication des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatricu- lation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation;	
5) le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux aver- tisements 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.....	19

\*

## ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

*Article unique.*– Notre Ministre des Transports est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Palais de Luxembourg, le 17 novembre 2003

*Le Ministre des Transports,*

Henri GRETHEN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.**– L'article 1er modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complété in fine par un alinéa nouveau libellé comme suit:

„Les véhicules admis à la circulation au Luxembourg font l'objet d'une classification qui répond aux définitions prévues par le droit communautaire.“

**Art. 2.**– 1. L'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est complété par un nouveau paragraphe 4 inséré derrière le paragraphe 3 et libellé comme suit:

*„Paragraphe 4*

En vue de leur immatriculation au Luxembourg, les véhicules routiers doivent répondre aux exigences des directives communautaires en matière de réception automobile concernant le freinage, le bruit, les émissions, les poids et dimensions, les ceintures de sécurité et leurs ancrages, l'éclairage, la puissance et la consommation du moteur ainsi que tout autre système, composant ou entité technique susceptible d'entraver la réalisation des objectifs de sécurité, de protection de l'environnement ou les échanges à l'intérieur de l'Union Européenne. Ces directives sont reprises dans le droit national et mises en œuvre par des règlements grand-ducaux soumis à l'avis obligatoire du Conseil d'Etat et édictés avec l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des Députés. Ces règlements prévoient en outre les exceptions admises par le droit communautaire ainsi que les modalités selon lesquelles l'importation, la mise en vente, l'acquisition, la détention, la mise en circulation et l'utilisation de véhicules routiers non conformes aux dispositions qui précèdent peuvent être interdites. Les infractions à cette interdiction sont punies d'une amende de 251 à 5.000 euros. Sans préjudice des dispositions des articles 42 et 43 du Code pénal, la décision judiciaire de condamnation pourra prononcer la confiscation de l'objet du délit, même si celui-ci n'appartient pas au condamné.“

2. Les paragraphes 4 et 5 sont renumérotés respectivement paragraphes 5 et 6.

3. Le premier alinéa du paragraphe nouvellement numéroté 5 de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les cartes d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les cartes d'identité pour les véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ou pour les véhicules routiers non soumis à l'immatriculation sont délivrées et retirées par le Ministre des Transports.“

4. La première phrase du troisième alinéa du paragraphe nouvellement numéroté 5 de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant:

„A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation d'avoir été mis valablement hors circulation à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité de la carte d'immatriculation du véhicule 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.“

5. Le premier alinéa du paragraphe nouvellement numéroté 6 de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les numéros d'immatriculation pour les véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les numéros d'identité pour les véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ou pour les véhicules routiers non soumis à l'immatriculation sont attribués par le Ministre des Transports. Nul ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro particulier.“

6. Le cinquième alinéa du paragraphe nouvellement numéroté 6 de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est abrogé.

**Art. 3.–** Les alinéas deux à huit de l'article 3 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée sont abrogés.

**Art. 4.–** Les alinéas deux et suivants de l'article 4 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée sont abrogés, et il est inséré derrière l'article 4 ainsi modifié deux articles 4bis et 4ter nouveaux, libellés comme suit:

„**Art. 4bis.–**

#### *Paragraphe 1er*

Tous les véhicules routiers qui doivent faire l'objet d'une immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg sont également soumis à l'obligation d'un contrôle technique répondant aux exigences du présent article.

Sans préjudice des dispositions relatives au contrôle technique périodique prévues au sixième alinéa du présent paragraphe, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu:

- 1° avant la première immatriculation du véhicule au Luxembourg;
- 2° en cas de transcription du véhicule dans le cadre d'un changement de son propriétaire;
- 3° avant sa remise en service, lorsque le véhicule a fait l'objet d'une réparation importante rendue nécessaire par un accident;
- 4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité;
- 5° sur convocation spéciale du Ministre des Transports, en cas de défectuosité technique d'un organe pouvant affecter la sécurité du véhicule, à signaler au Ministre des Transports par la compagnie d'assurance qui a fait constater cette défectuosité par un expert qu'elle a désigné à la suite d'un accident qui n'a 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;
- 6° sur convocation spéciale du Ministre des Transports, en cas de non-conformité manifeste du véhicule aux caractéristiques techniques figurant au procès-verbal d'agrément ou de défectuosité technique manifeste du véhicule, constatées par les fonctionnaires de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises.

En vue de la mise en circulation d'un véhicule neuf couvert par un certificat de conformité valable délivré sur base des dispositions communautaires applicables, le contrôle technique prévu dans l'hypothèse sous 1° du deuxième alinéa ci-avant se limite à un contrôle de conformité portant sur l'identification du véhicule, sur sa conformité technique ainsi que sur la vérification visuelle de la

présence et du fonctionnement réglementaire des équipements prescrits. Les modalités de ce contrôle de conformité sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu dans l'hypothèse sous 2° du deuxième alinéa ci-avant n'est pas exigé lorsque le nouveau propriétaire du véhicule au nom duquel celui-ci est immatriculé renonce à ce contrôle selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu dans l'hypothèse sous 4° du deuxième alinéa doit avoir lieu avant la remise en service du véhicule transformé, sauf dans le cas où le véhicule est soumis au contrôle technique périodique et que la transformation visée a été réalisée selon les règles de l'art par un atelier agréé par le Ministre des Transports. Les modalités relatives à l'agrément des ateliers de transformation et à leurs activités sont déterminées par règlement grand-ducal.

Les véhicules visés au premier alinéa sont en outre soumis à un contrôle technique périodique qui a lieu

- a) au moins tous les six mois pour
  - les véhicules automoteurs destinés au transport de personnes et comprenant plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur;
  - les véhicules automoteurs, destinés soit au transport de choses, soit à la traction de remorques destinées au transport de choses, d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg, à l'exception des tracteurs et des machines automotrices;
  - les remorques d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg à l'exception des remorques destinées à être attelées aux tracteurs ou aux machines dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h;
  - les véhicules automoteurs d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg, immatriculés comme véhicules à usage spécial;
- b) au moins tous les douze mois pour
  - les véhicules automoteurs destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur et qui
    - soit sont immatriculés comme taxis, voitures de location ou ambulances;
    - soit sont donnés en location sans chauffeur;
    - soit sont destinés à l'enseignement pratique de l'art de conduire;
  - les véhicules automoteurs destinés au transport de choses d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500kg.
- c) au plus tard trois ans et demi à compter de la première immatriculation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les vingt-quatre mois pour
  - les tracteurs et les machines automotrices dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h sans dépasser 40 km/h et dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, qui sont destinés à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;
  - les remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg ainsi que les remorques destinées à être attelées aux tracteurs ou aux machines automotrices dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h;
  - les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois à partir du 1er janvier 1950;
  - 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 équipement et de leur affectation aux services publics en question.
- d) au plus tard trois ans et demi à compter de la première immatriculation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les douze mois pour les autres véhicules.
 

Par dérogation aux dispositions qui précèdent,

  - les véhicules automoteurs dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h ne sont pas soumis au contrôle technique;
  - les cyclomoteurs et les quadricycles légers, les tracteurs et les machines automotrices dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h sans dépasser 40 km/h et dont la masse à vide

en ordre de marche dépasse 600 kg et qui ne sont pas destinés à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h ainsi que les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1950 ne sont pas soumis au contrôle technique périodique et ne sont soumis au contrôle technique décrit au deuxième alinéa ci-avant que dans les hypothèses sous 3°, 4°, 5° et 6° dudit alinéa.

Dans la mesure où plus d'une échéance de validité du certificat de contrôle technique s'applique à un véhicule déterminé, 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 tant de leur conception et de leur équipement que de leur affectation aux services publics en question.

Pour ce qui est des véhicules soumis à l'immatriculation au Grand-Duché de 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.

Hormis les contrôles techniques désignés ci-avant, les véhicules qui circulent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg peuvent en outre être soumis à un contrôle technique routier dans les limites prévues à cet effet par le droit communautaire et selon les modalités à fixer par règlement grand-ducal.

#### *Paragraphe 2*

Les véhicules routiers soumis au contrôle technique périodique qui sont mis en circulation sous le couvert de plaques rouges, doivent être couverts par un certificat de contrôle technique luxembourgeois valable. Cette prescription n'est applicable:

- ni le jour de l'importation du véhicule;
- ni sur le trajet direct vers un atelier pour y subir une réparation, un aménagement technique ou une inspection;
- ni sur le trajet direct entre le garage ou l'entrepôt du véhicule et le centre de contrôle technique;
- ni à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, un règlement grand-ducal déterminant les conditions de la mise en circulation du véhicule;
- ni dans un rayon de dix kilomètres du garage ou atelier de réparation autorisé à faire usage des plaques rouges dont le véhicule est muni, ou, dans l'hypothèse où les plaques rouges sont mises à la disposition par l'organisme chargé du contrôle technique des véhicules, à partir du lieu de dépôt du véhicule à déplacer.

#### *Paragraphe 3*

Le Ministre des Transports est autorisé à charger de l'exclusivité du contrôle technique des véhicules routiers un ou plusieurs organismes publics ou privés selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal.

Le prix que l'organisme de contrôle est autorisé à percevoir à charge des propriétaires ou détenteurs des véhicules est fixé par le Ministre des Transports en principal et supplément. Le principal ne peut dépasser la somme de 35 euros et le supplément celle de 250 euros au nombre-indice 605,61.

Les opérations de contrôles sont effectuées par des agents assermentés. Les conditions auxquelles les agents doivent suffire pour être admis à l'assermentation sont arrêtées par le Ministre des Transports. Ces agents prêtent devant le Ministre des Transports ou son délégué le serment qui suit: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

#### *Paragraphe 4*

Le Ministre des Transports peut confier à la Société Nationale de Contrôle Technique des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers et de la gestion des permis de conduire. La mise en œuvre de cette gestion peut être déterminée par un règlement grand-ducal.

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 des Transports 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 Société Nationale de Contrôle Technique, agissant comme sous-traitant du Ministre des Transports dans l'accomplissement de ses missions légales prévues au premier alinéa du présent paragraphe.

Les employés de la Société Nationale de Contrôle Technique qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le Ministre des Transports. Avant d'entrer en fonction, les agents affectés à la réception des examens du permis de conduire prêteront devant le Ministre des Transports ou son délégué le serment qui suit: „Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité.“

**Art. 4ter.**– 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 détenant le permis de conduire depuis moins de deux ans, 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 des Transports 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.

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.**– L'article 5 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**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 vicinale.

Font partie de la voirie de l'Etat:

- les autoroutes et les voies réservées à la circulation automobile, appelées encore grande voirie;
- les routes nationales et les chemins repris/régionaux, appelés encore voirie normale, ainsi que les pistes cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 6 juillet 1999 portant création d'un réseau national des pistes cyclables.

Font partie de la voirie vicinale, les voies publiques appartenant aux communes dont notamment les chemins communaux et les chemins ruraux.

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'Etat;
- la voirie normale de l'Etat sans préjudice des dispositions du troisième alinéa du présent paragraphe;
- sur la voirie vicinale lorsqu'ils s'appliquent également à un ou plusieurs tronçons de la voirie de l'Etat 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.

Les règlements grand-ducaux édictés en vertu du 3e tiret priment sur les règlements pris par les autorités communales dans les conditions du paragraphe 3.

Le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Transports peuvent ensemble prendre des mesures particulières, dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux sur des tronçons déterminés de la grande voirie ou de la voirie normale de l'Etat située en dehors des agglomérations. Il en est de même sur la voirie normale de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations en cas d'urgence répondant à la définition du cinquième alinéa du paragraphe 3 ou en cas de carence des autorités communales. Ces mesures cessent leurs effets, si dans un délai de 3 mois, elles ne sont pas reprises par un règlement grand-ducal.

Dans les mêmes conditions les ministres peuvent décider les mesures utiles pour enlever et remplacer sur la voirie de l'Etat des signaux et marques qui se trouvent en contradiction avec les règles édictées dans les conditions qui précèdent.

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 vicinale ainsi que sur la voirie normale de l'Etat située à l'intérieur des agglomérations.

Ces règlements communaux sont soumis à l'approbation du Ministre de l'Intérieur et du Ministre des Transports.

Les communes peuvent en particulier réglementer le stationnement et le parage 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 parage en faveur des véhicules des résidents. Elles peuvent aussi réserver le stationnement et le parage 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 d'handicapés physiques, aux emplacements qui leur sont spécialement réservés et qui sont signalés comme tels.

Les communes peuvent soumettre le stationnement et le parage sur certaines voies publiques au paiement d'une taxe; ces taxes ont le caractère d'impôts communaux. Elles sont dédommées sur base forfaitaire pour le déchet de recettes résultant du non-paiement des taxes de stationnement et de parage sur leur territoire respectif. L'assiette de ce dédommagement est constituée par le montant des avertissements taxés décernés en matière de stationnement et de parage 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 règles de circulation dont l'effet n'excède pas 72 heures et qui prennent effet dès la publication. 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 des Transports.

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 soumis 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.–** Le paragraphe b) de l'article 6 de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„b) Les agents de l'Administration des douanes et accises sont autorisés, dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière, à se faire exhiber les documents prescrits par les dispositions réglementaires prises en vertu de la présente loi.“

**Art. 7.–** 1. Le paragraphe 1er de l'article 17 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit:

„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 lors d'un contrôle technique routier il est constaté une non-conformité ou une défectuosité technique justifiant l'interdiction de circuler du véhicule contrôlé, que le conducteur refuse de présenter son véhicule dans un centre de contrôle technique ou qu'il omet de s'acquitter du tarif du contrôle technique afférent.“

2. Le paragraphe 2 dudit article 17 est remplacé par le texte suivant:

*„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 parké 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.

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.“

3. Le premier alinéa du paragraphe 5 de l'article 17 précité est complété par une deuxième phrase libellée comme suit:

„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.“



## EXPOSE DES MOTIFS

Le projet de loi a pour objet de modifier la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en ce qui concerne le contrôle technique des véhicules routiers (1) ainsi que la répartition des compétences réglementaires entre l'Etat et les communes (2).

### 1) Le contrôle technique des véhicules routiers

Dans le programme de coalition annexé à la déclaration du 12 août 1999, le Gouvernement avait annoncé sa volonté d'examiner les moyens pour alléger les contraintes administratives inhérentes au contrôle technique des véhicules routiers et d'étudier en particulier l'opportunité d'un nouvel espace-ment des contrôles périodiques et l'organisation de l'inspection technique automobile, en dehors des stations de contrôle, dans des entreprises agréées à ces fins.

Dans cet ordre d'idées, le projet prévoit de substituer un simple contrôle de conformité au contrôle technique actuel en relation avec la première immatriculation des voitures, des voitures commerciales, des véhicules utilitaires et des motocycles. Ce contrôle est sensiblement allégé par rapport au contrôle technique actuel et porte essentiellement sur l'identification du véhicule, sur le contrôle de la conformité et de la fixation réglementaire des plaques d'immatriculation, la présence des éléments techniques et leur conformité aux éléments du prototype de véhicule réceptionné ainsi que sur le contrôle du fonctionnement et du réglage des dispositifs d'éclairage et de signalisation et des dimensions des jantes et des pneus.

Le projet de loi prévoit également d'alléger les conditions du contrôle technique en cas de changement de propriétaire. Le contrôle ne sera en effet plus obligatoire pour un véhicule d'occasion qui est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, si le nouveau propriétaire renonce explicitement à un contrôle spécial avant la réimmatriculation à son nom du véhicule d'occasion acquis.

Le projet de loi introduit en outre le contrôle technique périodique annuel pour les tracteurs à grande vitesse ainsi que le contrôle sur route tel que prévu par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

Finalement, le projet de loi prévoit de dispenser du contrôle technique périodique les véhicules historiques datant de la période d'avant la deuxième guerre mondiale, ou de l'immédiat après-guerre, c.-à-d. les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1950.

Afin de mieux faire concorder la réglementation routière nationale avec la classification communautaire des véhicules routiers, le cadre du projet de loi est mis à profit pour introduire dans la législation luxembourgeoise les définitions des catégories de véhicules et des types de véhicules telles que prévues dans les directives 70/156/CEE relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, 74/150/CEE relative à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues et 2002/24/CE relative à la réception des véhicules à deux ou trois roues.

Dans un arrêt No 15/03 du 3 janvier 2003 la Cour constitutionnelle a retenu que l'effet des réserves de la loi énoncées par la Constitution consiste en ce que nul, sauf le pouvoir législatif, ne peut valablement disposer des matières érigées en réserve mais qu'il est toutefois satisfait à la réserve constitutionnelle si la loi se borne à tracer les grands principes tout en abandonnant au pouvoir réglementaire la mise en œuvre du détail.

Cette jurisprudence pourra, le cas échéant, s'appliquer également aux mesures de transposition des directives communautaires en matière de réception automobile, directives dont le contenu est repris en droit national interne par la voie de règlements grand-ducaux édictés selon la procédure prévue par la loi modifiée du 9 août 1971 concernant l'exécution et la sanction des décisions et des directives ainsi que la sanction des règlements des Communautés Européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

Afin d'éviter à ces règlements grand-ducaux la sanction de l'inconstitutionnalité il est proposé de prévoir au niveau de la loi routière les principes de cette transposition tout en continuant à en reléguer les modalités de mise en œuvre à des règlements grand-ducaux édictés selon la procédure précitée.

Il est proposé de profiter du projet de loi en question pour introduire une base légale permettant le traitement des données relatives aux décisions judiciaires et des données médicales en relation avec la gestion du permis de conduire par les services du Ministère des Transports et ceux de la Société Nationale de Contrôle Technique à laquelle cette gestion a été déléguée pour partie en vertu de la loi du

30 juillet 2002. Aux termes de la législation sur la protection des données à caractère personnel la Société Nationale de Contrôle Technique fait fonction de sous-traitant vis-à-vis du Ministère des Transports.

## 2) La répartition des compétences réglementaires entre l'Etat et les communes

La répartition des compétences entre l'Etat et les communes telle que prévue par la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ne donne pas satisfaction en pratique.

Le second objet du projet de loi consiste à redéfinir ce partage des compétences entre l'Etat et les communes en matière de réglementation routière en se basant sur la hiérarchie du réseau routier tout en recherchant le meilleur dénominateur commun entre le souci d'efficacité des interventions de l'Etat et le respect de l'autonomie communale.

La modification envisagée assure une meilleure concordance entre la compétence de réglementer la circulation et la responsabilité de la gestion routière des voies publiques sur lesquelles s'exerce cette compétence. Parallèlement il est proposé d'alléger la tutelle étatique du pouvoir réglementaire des communes en prévoyant entre autres la prérogative pour le collège échevinal d'édicter dans les limites du pouvoir réglementaire communal des règles de circulation qui sont dispensées de l'approbation ministérielle usuellement requise si leur effet ne perdure pas au-delà de 72 heures.

Les amendements qu'il est prévu d'apporter à cet égard à l'article 5 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée sont mis à profit pour restructurer les dispositions de cet article.

\*

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1:*

Cet article prévoit de compléter l'article 1er de la loi du 14 février 1955 précitée par une disposition nouvelle qui retient le principe de la classification des véhicules suivant les définitions prévues dans les directives 70/156/CEE relative à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, 74/150/CEE relative à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues et 2002/24/CE relative à la réception des véhicules à deux ou trois roues.

### *Ad article 2:*

#### *Paragraphe 1.*

Selon l'arrêt de la Cour constitutionnelle du 3 janvier 2003 il faut une base légale énonçant les principes selon lesquels les directives communautaires sont transposées en droit interne dans la mesure où les textes de transposition peuvent comporter des restrictions de la liberté de commerce constitutionnellement garantie. Comme la transposition en droit interne des directives communautaires en matière de réception automobile peuvent comporter de telles restrictions il semble indiqué de créer cette base légale. Ainsi le chiffre 1 de l'article 2 de la loi en projet introduit un nouveau paragraphe 4 à l'article 2 de la loi du 14 février 1955 qui prévoit les principes selon lesquels il y a lieu de transposer en droit national les directives communautaires en matière de réception automobile concernant le freinage, le bruit, les émissions, les poids et dimensions, les ceintures de sécurité et leurs ancrages, l'éclairage, la puissance et la consommation du moteur ainsi que tout autre système, composant ou entité technique susceptible d'entraver la réalisation des objectifs de sécurité, de protection de l'environnement ou les échanges à l'intérieur de l'Union Européenne par voie de règlements grand-ducaux. Ces règlements grand-ducaux sont soumis à l'avis obligatoire du Conseil d'Etat et à l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des Députés.

Les règlements grand-ducaux en question prévoient en outre les exceptions admises par le droit communautaire ainsi que les modalités selon lesquelles l'importation, la mise en vente, l'acquisition, la détention, la mise en circulation et l'utilisation des véhicules routiers non conformes aux dispositions précédentes peuvent être interdites.

Le non-respect de ces interdictions est sanctionné comme délit. Une confiscation de l'objet du délit pourra être prononcée par le jugement à intervenir.

*Paragraphe 2.*

p. m

*Paragraphe 3.*

Le premier alinéa du nouveau paragraphe 5 de l'article 2 est reformulé afin de faire une distinction plus nette entre les cartes d'immatriculation, relatives aux véhicules soumis à l'immatriculation et les cartes d'identité, relatives aux véhicules qui ne sont pas soumis à l'immatriculation, les deux types de cartes étant délivrés et retirés par le Ministre des Transports. Par ailleurs, le texte est complété par l'exception relative aux véhicules de l'Armée.

*Paragraphe 4.*

La première phrase du troisième alinéa du nouveau paragraphe 5 est complétée afin de rendre compte du fait que si un véhicule est mis hors circulation à titre temporaire, dans les conditions réglementaires afférentes, il ne tombe pas sous l'application du délai de deux ou quatre ans qui compte pour la péremption de la carte d'immatriculation dans les cas de non-présentation d'un véhicule au contrôle technique ou de non-paiement de la taxe de circulation.

*Paragraphe 5.*

A l'image de ce qui a été dit pour le paragraphe 3, le premier alinéa du nouveau paragraphe 6 de l'article 2 est reformulé afin de faire une distinction plus nette entre les numéros d'immatriculation des véhicules soumis à l'immatriculation et les numéros d'identité des véhicules qui ne sont pas soumis à l'immatriculation, les deux types de numéros étant délivrés par le Ministre des Transports. Par ailleurs, le texte est complété par l'exception relative aux véhicules de l'Armée.

*Paragraphe 6.*

Le cinquième alinéa du nouveau paragraphe 6 est abrogé, alors que depuis la mise en vigueur du règlement grand-ducal du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation, aucune distinction n'est plus faite entre les cyclomoteurs et les véhicules y assimilés (dont notamment aussi les motocoupés) et entre les autres véhicules routiers, les mêmes conditions étant dorénavant applicables à toutes les catégories de véhicules.

*Ad article 3:*

Les alinéas deux à huit de l'article 3 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée qui ont trait à la façon dont les autorités étatiques peuvent intervenir dans la réglementation de la circulation ad hoc sur certaines parties de la voie publique peuvent être supprimés parce qu'il est prévu de regrouper toutes les dispositions relatives à la répartition des compétences entre l'Etat et des Communes à l'article 5.

*Ad article 4:*

Les alinéas deux et suivants de l'article 4 relatifs au contrôle technique sont abrogés et les dispositions sont reprises et complétées par deux nouveaux articles 4bis et 4ter.

Dorénavant, l'article 4 de la loi se limitera à énumérer les matières pour lesquelles le Ministre des Transports est autorisé à intervenir par voie de mesures administratives qui prennent la forme d'arrêtés ministériels.

Le nouvel article 4bis regroupera toutes les dispositions relatives au contrôle technique des véhicules routiers, soit les alinéas deux à douze de l'ancien article 4, avec en outre les nouveautés suivantes:

- a) substitution d'un contrôle de conformité au contrôle technique actuel avant première immatriculation pour les véhicules couverts par un certificat de conformité communautaire;
- b) possibilité d'une dispense du contrôle technique lors d'un changement de propriétaire;
- c) modifications relatives au contrôle technique des tracteurs, des machines automotrices et des véhicules traînés;
- d) introduction du contrôle technique routier;
- e) allègement en matière du contrôle technique des véhicules historiques;

- f) extension des possibilités d'utilisation des plaques rouges;
- g) base légale pour le traitement des données médicales et judiciaires par le Ministère des Transports et la Société Nationale de Contrôle Technique.

En ce qui concerne les nouveautés introduites par le biais de l'article 4bis, il y a lieu de préciser:

- a) Pour les véhicules légers (voitures, véhicules utilitaires, camionnettes et motocycles), le taux de rejet au contrôle technique avant première immatriculation a évolué au cours des dernières années, selon le type de véhicules. Il se situe entre 1,75 et 6,5%, avec toutefois une valeur moyenne inférieure à 5%.

Partant du principe qu'un contrôle technique dont le taux de rejet reste inférieur à 5% ne se justifie guère d'un point de vue économique, et tenant en outre compte du fait que la raison du rejet tient dans la très grande majorité de ces cas à des non-conformités plutôt qu'à des défauts ou des défauts techniques de nature à affecter la sécurité du véhicule, il a été retenu d'abandonner le contrôle technique avant première immatriculation pour les véhicules couverts par un certificat de conformité international et d'y substituer un contrôle de conformité moins exhaustif que le contrôle technique actuel, se limitant à l'identification du véhicule, au contrôle de sa conformité technique au véhicule-prototype réceptionné ainsi qu'à la vérification visuelle de la présence et du fonctionnement réglementaire des équipements prescrits.

Le contrôle de conformité ne nécessitant qu'un équipement technique restreint et peu coûteux, disponible dans pratiquement tout atelier automobile, un effet secondaire important du contrôle de conformité avant première immatriculation consistera dans la possibilité pour les agents de l'organisme de contrôle technique de pouvoir procéder à ce contrôle en dehors des stations de contrôle fixes, sur les installations agréées d'entreprises privées du secteur automobile. Il en résultera un gain de temps ainsi que des économies financières appréciables, ceci dans le plus grand intérêt du consommateur automobiliste.

Même si le Luxembourg restera un des très rares Etats membres à continuer à prescrire un contrôle des véhicules avant leur première immatriculation, il n'en est pas moins vrai que ce contrôle se justifie largement dans l'intérêt de l'automobiliste lui-même. Il vaut en effet mieux prévenir à la mise en circulation d'un véhicule non conforme par le biais du contrôle de conformité préalable plutôt que de se retrouver avec le constat de non-conformités lors du premier contrôle technique périodique de ce véhicule, soit 3½ années après sa première immatriculation. Dans ce dernier cas, l'entière responsabilité pour la remise en conformité du véhicule non conforme pèsera en fait sur l'automobiliste, alors que dans le cas du contrôle de conformité préalable cette responsabilité sera celle du vendeur professionnel ayant importé le véhicule ou ayant procédé à sa commercialisation.

Les détails quant à la procédure à suivre et quant au contenu du contrôle de conformité sont repris dans un règlement grand-ducal.

- b) Lors d'un changement du propriétaire d'un véhicule, le nouveau propriétaire aura dorénavant la possibilité de renoncer au contrôle technique, à condition que le véhicule concerné soit encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité.

Dans le passé, le contrôle technique spécial d'un véhicule d'occasion en cas de transcription a été justifié en particulier par des considérations de protection du consommateur, acquéreur d'un tel véhicule d'occasion, plutôt que par des considérations de conformité, de sécurité ou de protection de l'environnement qui ont été déterminantes pour justifier le contrôle technique périodique. Dans l'hypothèse de voir l'acquéreur d'un véhicule d'occasion renoncer de son propre gré à la propre protection de ses intérêts, le contrôle technique supplémentaire actuellement encore requis en relation avec le changement de propriétaire d'un véhicule pourra dès lors être aboli, pour autant que le certificat de contrôle technique relatif audit véhicule et ayant été établi au profit de son propriétaire antérieur garde encore une validité résiduelle.

- c) En ce qui concerne les tracteurs agricoles et les véhicules traînés par eux, et tout particulièrement en ce qui concerne leur vitesse maximale par construction, qui est limitée aussi bien par les dispositions du *Code de la Route* que par celles de la directive 74/150/CEE à 40 km/h, les dispositions légales et réglementaires actuelles ne correspondent plus à la situation réelle sur le terrain. En application de ces dispositions, il doit être démontré pour chaque tracteur agricole individuel à être immatriculé au Luxembourg que sa vitesse maximale par construction ne dépasse pas la vitesse limite légale. Le choix du moyen pour démontrer le respect des exigences légales est laissé au propriétaire ou au vendeur du tracteur en question: procès-verbal d'agrément ou d'homologation d'un autre Etat

membre de la Communauté Européenne, certificat de conformité établi et signé par le constructeur du tracteur ou par son mandataire officiel au Luxembourg, etc.

Or la majorité des tracteurs agricoles sont aujourd'hui conçus et construits pour une vitesse maximale par construction dépassant les 40 km/h et pouvant atteindre 50 km/h ou 60 km/h, voire même 80 km/h dans certains cas particuliers. Afin de rendre la commercialisation de tels tracteurs à grande vitesse (TGV) intéressante et attractive et afin de rendre leur immatriculation possible en tant que tracteurs agricoles, la vitesse maximale de ces tracteurs est „artificiellement“ réduite à 40 km/h, usuellement à l'aide d'un système de régulation électronique (limiteur de vitesse). Même si un tel limiteur de vitesse est généralement plombé, le plombage en question s'enlève facilement, de façon à ce qu'une personne quelque peu initiée puisse, sans même disposer d'une expertise technique particulière, intervenir sur le réglage du limiteur de vitesse et „rétablir“ sur un tracteur la possibilité d'exploiter à fonds sa vitesse maximale par construction originale, supérieure à 40 km/h.

Du fait de la facilité pour manipuler le limiteur de vitesse sur les TGV, ces engins ne dépassent non seulement la vitesse maximale autorisée de 40 km/h, mais ils se retrouvent par ailleurs très souvent – et sans que leurs propriétaires en soient même conscients – avec des pneumatiques, des freins et/ou d'autres éléments non adaptés à de telles vitesses et présentant dès lors un danger imminent et important aussi bien pour l'utilisateur du tracteur que pour les autres usagers de la voie publique. Pour certains types de TGV, une augmentation de leur vitesse maximale est par ailleurs synonyme d'une réduction (parfois notable) de leur masse maximale techniquement autorisée, soit donc aussi de leur charge utile, et ceci également sans que le plus souvent les propriétaires de ces véhicules en soient vraiment conscients.

Même sans qu'il y ait eu jusqu'ici d'accident grave en relation avec le dépassement, par bon nombre de TGV, de la vitesse maximale autorisée pour les tracteurs agricoles, il paraît malgré tout indiqué de mettre fin à la situation actuelle, hautement dangereuse et fortement préjudiciable à la sécurité des usagers de la voie publique.

Alors que la notion du tracteur à grande vitesse (TGV) n'existe pas encore dans la législation nationale, un tracteur dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h est actuellement immatriculé au Luxembourg soit comme „machine automotrice“, soit comme „véhicule spécial“, en fonction de son aspect constructif. Dorénavant, la législation fera état de la notion de TGV et établira les exigences techniques et réglementaires qui y seront applicables, dont tout particulièrement l'obligation d'un contrôle technique périodique.

Les véhicules agricoles traînés ne sont pas soumis à l'obligation du contrôle technique, à condition pour ces véhicules de ne pas dépasser lors de leur circulation sur la voie publique la vitesse de 25 km/h. La situation réelle vécue sur le terrain est toutefois fortement différente de la situation légalement autorisée: les véhicules agricoles traînés, attelés à des tracteurs agricoles modernes, sont déplacés sur la voie publique avec des vitesses dépassant largement la vitesse légalement autorisée, notamment dans le cas où le véhicule tracteur est un TGV à puissance élevée.

Afin de remédier de façon appropriée et durable à la situation actuelle, tout en tenant par ailleurs compte de la réalité et de la pratique effective, il est prévu de relever la vitesse autorisée du véhicule traîné de 25 km/h à 40 km/h, sachant toutefois que le propriétaire d'un tracteur qui veut profiter de cette augmentation de vitesse doit dorénavant soumettre son tracteur au contrôle technique périodique. Afin de visualiser la solution effective retenue pour le véhicule traîné, celui-ci devra être pourvu à sa face arrière d'un signe distinctif de forme circulaire portant l'inscription „25/40“. Par ailleurs, tout véhicule tiré ou destiné à être tiré par un tracteur à une vitesse supérieure à 40 km/h sera considéré comme remorque, soumise à l'obligation du contrôle technique périodique ainsi qu'au respect des exigences techniques applicables à ce genre de véhicule.

Vu la similarité des conditions d'utilisation pour les machines automotrices et les tracteurs agricoles, les nouvelles dispositions applicables aux tracteurs agricoles s'appliqueront mutatis mutandis aux machines automotrices.

La nouvelle situation en matière de contrôle technique des tracteurs et des machines automotrices se résume comme suit:

**1. tracteurs et machines dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h:**

Il n'y aura pas de changement par rapport à la situation actuelle: ces véhicules resteront dispensés du contrôle technique.

**2. tracteurs et machines dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h sans dépasser 40 km/h et dont la masse à vide en ordre de marche ne dépasse pas 600 kg:**

La dispense globale actuelle du contrôle technique est restreinte dans le sens qu'un contrôle technique sera dorénavant requis après une réparation ou une transformation ou dans le cas d'une défectuosité ou d'une non-conformité constatée lors d'un contrôle routier effectué par la police. Pour le reste, ces véhicules resteront dispensés du contrôle technique périodique.

**3. tracteurs et machines dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h sans dépasser 40 km/h et dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg:**

Le contrôle technique périodique, qui n'existe pas actuellement pour ces véhicules, sera introduit facultativement au choix du propriétaire ou du détenteur du véhicule.

*1ère hypothèse:* le propriétaire a opté contre le contrôle technique

- à l'état isolé, le véhicule peut être conduit à sa vitesse maximale par construction;
- au véhicule tractant, il pourra être attelé un ou plusieurs véhicules traînés, à condition que l'ensemble ne soit pas conduit à une vitesse supérieure à 25km/h et que la longueur de l'ensemble ne dépasse pas 25 m;

*2ème hypothèse:* le propriétaire opte pour le contrôle technique périodique

- à l'état isolé le véhicule pourra être conduit à sa vitesse maximale par construction;
- au véhicule tractant, il pourra être attelé un ou plusieurs véhicules traînés, à condition que la longueur de l'ensemble ne dépasse pas 25 m;
- l'ensemble pourra être conduit à la vitesse maximale par construction du véhicule tractant;
- la périodicité du contrôle technique sera de 3,5/2/2/... ans.

**4. machines dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h:**

L'obligation du contrôle technique est maintenue pour ces machines.

Actuellement des machines dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h ne sont pas autorisées à dépasser une vitesse de 40 km/h. Il sera proposé dans une modification prochaine du *Code de la Route* de porter cette vitesse maximale à 90km/h, à condition pour le conducteur d'être titulaire soit du permis B, si la masse de l'ensemble conduit ne dépasse pas 3.500 kg, soit du permis C dans les autres hypothèses.

**5. tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h:**

Alors que ces tracteurs sont actuellement encore considérés et immatriculés, selon leur aspect constructif, soit comme „machines“ (pour lesquelles la vitesse en circulation est limitée à 40 km/h), soit comme „véhicules spéciaux“, ces tracteurs seront dorénavant immatriculés comme tracteurs à grande vitesse (TGV). Le conducteur d'un TGV devra avoir au moins 18 ans.

A l'image de la solution actuellement déjà applicable aux machines dont la vitesse maximale par construction dépasse 40km/h, les TGV seront soumis au contrôle technique dont la périodicité sera de 3,5/1/1/... ans.

**6. véhicules traînés:**

Actuellement, les véhicules traînés dont la vitesse maximale en circulation est limitée à 25 km/h ne sont pas soumis au contrôle technique.

La nouvelle législation maintient cette exemption, tout en portant la vitesse maximale autorisée d'un véhicule traîné de 25 km/h à 40 km/h dans les seuls cas où le véhicule tractant est couvert par un certificat de contrôle technique.

**7. remorques:**

Tout véhicule tiré ou destiné à être tiré par un tracteur ou par une machine à une vitesse supérieure à 40 km/h est à considérer comme une remorque, soumise à l'obligation du contrôle technique périodique ainsi qu'au respect des exigences techniques applicables à ce genre de véhicule.

Pour des raisons de sécurité, il est en outre prévu de limiter à 70 km/h la vitesse maximale à laquelle un TGV pourra tirer une remorque.

- d) La directive 2000/30/CE telle que modifiée par la directive 2003/26/CE du Parlement et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté exige qu'un contrôle technique routier soit introduit dans tous les Etats membres de

l'Union européenne, tout particulièrement pour les véhicules lourds destinés au transport de personnes ou de marchandises.

En effet, l'augmentation de la circulation routière pose à tous les Etats membres des problèmes de sécurité et d'environnement. Dans l'intérêt de la sécurité routière, de la protection de l'environnement et d'une concurrence transfrontalière équitable, il convient que les autobus et les camions et tous autres véhicules lourds impliqués dans le transport de personnes ou de marchandises soient entretenus de manière à conserver leur état technique.

En outre, le programme européen „Auto-Oil I“, qui avait incorporé une approche multidirectionnelle des aspects coûts/efficacité des mesures visant à réduire la pollution provoquée par les transports routiers, avait fourni une évaluation objective de l'efficacité (du point de vue de la protection de l'environnement) des contrôles routiers qui s'avèrent préférables à un renforcement des normes et des critères de rejet relatifs au contrôle des émissions polluantes au cours du contrôle technique périodique. En effet, ce dernier contrôle a été jugé insuffisant pour garantir que les véhicules restent conformes à la réglementation technique pendant les intervalles entre les contrôles successifs.

La mise en œuvre efficace de contrôles techniques routiers constituera dès lors une mesure importante pour contrôler le niveau d'entretien des véhicules lourds en circulation en sus de l'inspection périodique effectuée dans les centres de contrôle. Ces contrôles devront être effectués sans aucune discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation des véhicules contrôlés. La méthode de sélection des véhicules à soumettre aux contrôles techniques routiers devra en effet se fonder sur une approche ciblée, accordant une importance particulière à l'identification des véhicules apparemment les plus susceptibles d'être mal entretenus et, améliorant par là même, l'efficacité des contrôles mis en œuvre, tout en tenant compte, de la nécessité de limiter au minimum les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises concernées par le contrôle technique routier.

En cas de défauts graves constatés lors d'un contrôle technique routier sur un véhicule, l'autorité compétente du pays de provenance ou d'immatriculation de ce véhicule en sera informée, aux fins de prendre les mesures appropriées à l'encontre du contrevenant et d'informer en retour le Luxembourg des mesures de suivi qui auront, le cas échéant, été prises.

La transposition en droit national de la directive modifiée 2000/30/CE ne réduit en rien le droit des autorités luxembourgeoises d'effectuer des contrôles routiers non couverts par la prédite directive ni de contrôler les transports routiers sous d'autres angles de vue. Rien n'empêche enfin un Etat membre de procéder au contrôle des points énumérés à l'annexe de la directive en des lieux autres que sur la voie publique.

Pour ce qui est de l'approche luxembourgeoise, il est prévu que le contrôle technique routier sera mis en œuvre par les agents du contrôle routier de l'administration des Douanes et Accises, en coopération avec les inspecteurs techniques de l'organisme du contrôle technique. Par ailleurs, ce dernier assurera l'acquisition ainsi que la mise à disposition de l'équipement technique et bureautique requis aux fins du contrôle en question. Les agents des douanes donneront les injonctions requises aux conducteurs pour immobiliser les poids lourds à contrôler et vérifieront les documents de bord tout en assurant par ailleurs la sécurité du lieu du contrôle. Les agents du contrôle technique procéderont aux inspections techniques proprement dites.

La directive reste muette quant au taux ou au nombre de véhicules que chaque Etat membre doit soumettre annuellement à un contrôle technique routier. Dans une première approche, il a été retenu de faire fonctionner le contrôle routier entre 35 à 45 journées par année, tout en étant conscient du fait que les dimensions restreintes du Luxembourg ne permettront de tels contrôles, dans les conditions minimales de sécurité, qu'en un nombre limité d'endroits, dont notamment les aires de parking le long des autoroutes et les aires des anciens postes de frontière.

Les modalités détaillées pour le déroulement des contrôles techniques routiers et notamment les responsabilités des différentes parties y intervenant sont reprises dans un règlement grand-ducal.

- e) De nombreux problèmes de nature aussi bien technique que pratique se posent en relation avec le contrôle technique des véhicules historiques, aussi bien pour les propriétaires de ces véhicules (conditions météorologiques, vitesse limitée des véhicules, équipement non adapté à la circulation routière journalière, etc.) que pour l'organisme chargé de leur contrôle (impossibilité technique de contrôler certains éléments, risque d'endommagement notamment dans le cas des véhicules à très haute valeur, etc.). Dès lors, il est prévu de dispenser les véhicules historiques ayant plus de

cinquante ans d'âge (soit les véhicules ayant été immatriculés avant le 1er janvier 1950) du contrôle technique périodique et de ne maintenir l'obligation du contrôle technique pour ces véhicules que dans les cas particuliers de leur réparation après accident, de leur transformation ou d'un constat de leur non-conformité par rapport au véhicule-prototype réceptionné.

Lors de l'introduction de la notion du véhicule historique en 1998, il avait été retenu de considérer un véhicule comme historique dès que l'année de sa première mise en circulation remontait à plus de 25 ans. Pour les motocycles, les camions, les tracteurs de semi-remorques, les tracteurs agricoles et industriels et les machines ce délai avait été porté à 30 ans. Or, il s'est avéré depuis lors que bon nombre des véhicules, notamment ceux de la deuxième catégorie, continuent à être utilisés et à circuler sur la voie publique dans les conditions d'utilisation normale, même au-delà d'un âge de 30 ans.

Parallèlement à l'atténuation des contraintes du contrôle technique pour les véhicules historiques d'avant 1950, il est proposé de porter pour les catégories précitées de véhicules le seuil d'âge pour être considérés comme véhicules historiques de 30 à 35 ans. Cette modification vaudra pour les taxis, les motor-homes, les autocars, les autobus, les ambulances, les dépanneuses, les camions, les tracteurs de semi-remorques, les tracteurs de remorques, les tracteurs (agricoles) et les machines automotrices.

- f) Aujourd'hui, un commerçant de véhicules ne peut utiliser ses plaques rouges pour présenter un véhicule à un client potentiel que si le commerçant ou son représentant conduit lui-même le véhicule en question. Or, il s'avère que bon nombre de personnes, avant de se décider d'acquérir un véhicule, souhaitent conduire eux-mêmes le véhicule qu'ils ont envisagé d'acquérir.

Dès lors, il a été donné suite à une revendication afférente du commerce de véhicules. Aussi le paragraphe 2 de l'article 4bis étend-il la possibilité d'utiliser un véhicule sous le couvert de plaques rouges également au cas où un véhicule présenté par un commerçant de véhicules à un client est conduit par ce dernier, dans des conditions arrêtées par règlement grand-ducal et comportant notamment pour le commerçant l'obligation de conclure avec son client un contrat réglant l'utilisation du véhicule par le client ainsi que la responsabilité afférente.

- g) Par la loi du 30 juillet 2002 le Ministre des Transports a été autorisé à confier à la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire. Tant pour le Ministère des Transports que pour la SNCT en vertu de la délégation précitée la gestion du permis de conduire requiert le traitement des données médicales et des données judiciaires. Comme ces données subissent un traitement, elles tombent sous le champ d'application des dispositions de la loi du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel et le traitement nécessite une autorisation légale. Le deuxième alinéa du quatrième paragraphe de l'article 4bis propose d'introduire une base légale permettant le traitement de ces données par le Ministre des Transports et la SNCT en tant que sous-traitant.

Le nouvel *article 4ter* regroupera dorénavant les dispositions relatives à la formation complémentaire à l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire, soit les alinéas 13 et suivants de l'ancien article 4.

*Ad article 5:*

Les compétences réglementaires entre l'Etat et les communes sont dorénavant réparties de la façon suivante:

1. Une prémisses indispensable à la clarification des compétences entre l'Etat et les communes est une définition claire et précise de la voirie de l'Etat et de la voirie vicinale. Font partie de la voirie de l'Etat, les autoroutes et les voies réservées à la circulation automobile (grande voirie), les routes nationales et les chemins repris (voirie normale) et les pistes cyclables formant le réseau national. La voirie vicinale est à son tour composée de toutes les voies publiques appartenant aux communes, les chemins vicinaux et les chemins ruraux.
2. Le paragraphe 2 de l'article 5 pose le cadre de la compétence étatique en matière de réglementation de la circulation routière. L'Etat sera compétent pour réglementer par voie de règlement grand-ducal sur la grande voirie de l'Etat et sur la voirie normale de l'Etat lorsque les prescriptions s'appliquent à un ou plusieurs tronçons de la voirie de l'Etat et qu'elles sont édictées dans l'intérêt de la sécurité ou de la commodité des usagers de la route. L'Etat pourra seulement réglementer la circulation sur la voirie communale si les intérêts en jeu ne se limitent pas au territoire d'une seule commune, mais que



la réglementation à édicter a un caractère régional s'étendant au territoire de plusieurs communes. C'est notamment le cas dans l'hypothèse où, pour mettre un terme à une situation dangereuse ou pour endiguer les incommodations de la population riveraine, il s'agit de réorganiser le trafic lourd à l'échelon régional pour le dévier sur d'autres itinéraires moins sensibles du point de vue sécurité routière ou qualité de vie des riverains. Les solutions à envisager requièrent parfois l'implication de la voirie étatique et communale. Dans cette optique il s'avère dès lors également de mise de faire primer les règlements communaux existants par le nouveau règlement grand-ducal à édicter.

Les dispositions relatives aux mesures particulières que les ministres en charge des ressorts des transports et des travaux publics peuvent prendre ensemble figurent actuellement à l'article 3 de la loi du 14 février 1955. En vue d'une meilleure structuration du texte il est proposé de les transférer vers l'article 5 qui a plus particulièrement trait aux compétences en matière de réglementation routière. La seule modification apportée au texte actuel tient à l'attribution d'une compétence commune aux ministres des deux ressorts impliqués. L'intervention du Ministre des Transports – qui par ailleurs est compétent ensemble avec le Ministre de l'Intérieur pour approuver les règlements de circulation communaux – est censée assurer une application harmonieuse des règles de circulation édictées par les instances étatiques, d'une part, et les autorités communales, d'autre part, par rapport aux principes du Code de la Route.

Le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Transports sont en outre chargés de prendre ensemble des mesures particulières sur des tronçons de la grande voirie (autoroutes et voies réservées à la circulation automobile) et de la voirie normale (routes nationales et chemins repris) située en dehors des agglomérations, mesures qui sont justifiées par l'état et la disposition des lieux des tronçons en question.

En cas d'urgence les deux ministres peuvent prendre également des mesures sur la voirie normale à l'intérieur des agglomérations. La mesure d'urgence ainsi prise par les ministres cesse cependant ses effets après trois mois à moins d'être reprise dans un règlement grand-ducal.

Les ministres peuvent faire enlever et remplacer sur la voirie étatique les signaux et marques routiers en place qui se trouvent en contradiction avec les mesures prises.

3. Les communes ont en principe compétence pour régler la circulation par voie de règlements communaux sur la voirie communale ainsi que, pour autant que l'intérieur des agglomérations est concerné, sur la voirie de l'Etat. Les règlements communaux en question sont soumis à l'approbation du Ministre de l'Intérieur et du Ministre des Transports.

Les communes peuvent en particulier régler 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. Elles peuvent ainsi régler le stationnement dans les quartiers résidentiels en faveur des résidents ou encore réserver le stationnement de certains emplacements à des personnes dont la mission ou la condition physique justifie pareille dérogation. Une telle dérogation est notamment applicable aux véhicules de la police, des représentations étrangères comme les ambassades, des personnes handicapées physiquement.

Les communes peuvent en outre soumettre le stationnement et le parcage au paiement d'une taxe communale.

En cas d'urgence due à un événement imprévu tel qu'une inondation, un glissement de terrain, un accident de la circulation ou une rupture d'une infrastructure souterraine le collège des bourgmestre et échevins peut prendre des règlements communaux qui peuvent entrer en vigueur sans l'approbation préalable de l'autorité de tutelle étatique. La délibération confirmative du conseil communal qui doit intervenir lors de la première réunion consécutive de celui-ci est cependant soumise à l'approbation des ministres de l'Intérieur et des Transports.

Très souvent les règlements de circulation d'urgence édictés par le collège échevinal ont trait à des situations limitées dans le temps. De la sorte ils ont cessé de produire leurs effets bien avant que le conseil puisse confirmer les dispositions édictées et que l'autorité étatique puisse les approuver. Dans l'intérêt d'assouplir la procédure et la tutelle administrative exercée par l'Etat sur le pouvoir communal, le nouveau texte prévoit que les règlements d'urgence pris par le collège échevinal dont l'effet ne perdure pas au-delà de 72 heures pourront être édictés sans confirmation de la part du conseil communal et sans être approuvé par l'autorité étatique.

Pour les règlements communaux qui s'appliquent à certains tronçons de routes nationales à l'intérieur des agglomérations et qui concernent la limitation de la vitesse, la limitation de l'accès à la

voirie, la priorité et l'affectation de l'espace routier, l'accord préalable du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Transports est requis.

Cette disposition se place elle aussi dans le cadre des amendements proposés dans l'intérêt d'assurer un développement harmonieux de la réglementation routière à l'échelon national. Si, d'une part, il y a intérêt à élargir l'autonomie communale dans la mesure où la réglementation à prendre concerne le seul intérêt local, il faut, d'autre part, notamment dans la perspective de dégager le réseau étatique secondaire et la voirie communale du trafic lourd pour le dévier sur les axes autoroutiers et, à défaut, sur les routes nationales, assurer que la fluidité du trafic y soit assurée grâce à une réglementation routière concordante valant pour l'ensemble d'un axe interrégional déterminé.

4. Comme la fermeture d'un tronçon de route a normalement des conséquences importantes sur les flux du trafic, il est important d'avertir en temps utile les utilisateurs de cet état des choses et de leur proposer un itinéraire alternatif à suivre. Aussi est-il proposé qu'un règlement grand-ducal peut déterminer des itinéraires de rechange servant à dévier le trafic automobile en cas de fermeture d'un tronçon de la grande voirie tout en édictant les règles de circulation et de signalisation routière qui sont de mise dans pareil cas.
5. En ce qui concerne les passages à niveau des chemins de fer, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est responsable de la pose et de l'entretien de la signalisation après autorisation préalable soit par le Ministre des Travaux Publics en cas de croisement de la voie ferrée avec la voirie de l'Etat soit par les autorités communales en cas de croisement avec la voirie vicinale.

Comme la répartition des compétences entre l'Etat et les Communes en matière de réglementation de la circulation routière touche à l'autonomie communale et aux compétences légales des communes, l'avis du SYVICOL (Syndicat des villes et communes luxembourgeoises) a été demandé préalablement à la finalisation du présent projet. Par courrier du 17 juillet 2002 le syndicat en question a émis un avis favorable au sujet du projet.

*Ad article 6:*

Le Conseil de Gouvernement a décidé dans sa séance du 22 novembre 2000 de supprimer le service contrôle routier et de transférer la compétence dudit contrôle du Ministère des Transports à l'Administration des Douanes et Accises. Il convient par conséquent de supprimer la référence aux agents du service du contrôle routier, autorisés jadis à se faire exhiber certains documents en relation avec leurs fonctions, du paragraphe b) de l'article en question.

*Ad article 7:*

La directive 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté pose l'obligation d'introduire le contrôle sur routes. Comme dans le cadre de ces contrôles les agents de l'Administration des Douanes et Accises devront pouvoir immobiliser les véhicules à contrôler, ils doivent disposer des moyens légaux pour assumer cette nouvelle mission.

1. Le premier paragraphe de l'article 17 est complété par un deuxième alinéa qui introduit le pouvoir dans le cadre d'un contrôle technique routier pour les fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises d'immobiliser un véhicule qui présente une défektivité technique majeure ou dont le conducteur refuse de s'acquitter du tarif du contrôle afférent.

2. Le paragraphe deux de l'article 17 est modifié afin de permettre de mettre en fourrière également les véhicules immobilisés par les fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises.

3. Le véhicule qui est mis en fourrière suite à une telle immobilisation peut en être retiré afin de le présenter au contrôle technique ou dans un atelier de réparation pour y subir les réparations nécessaires des défektivités constatées lors du contrôle sur route.

## PROJET DE REGLEMENT GRAND-DUCAL

modifiant

- 1) l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
- 2) le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités de contrôle technique des véhicules routiers;
- 3) le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application
  - de la directive modifiée No 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route;
  - de la directive modifiée No 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route;
- 4) le règlement grand-ducal du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation;
- 5) le règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

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

Vu la directive 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 6 juin 2000, relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté, telle qu'elle a été modifiée par la directive 2003/26/CE;

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

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Vu le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de contrôle technique des véhicules routiers;

Vu le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application de la directive modifiée No 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et de la directive modifiée No 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route;

Vu le règlement grand-ducal du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation;

Vu le règlement grand-ducal 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, tel qu'il a été modifié dans la suite;

Vu les avis de la Chambre d'Agriculture, de la Chambre des Métiers et de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement rural, de Notre Ministre des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement, de Notre Ministre de l'Intérieur et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Chapitre I: Modifications de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955  
portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques**

**Art. 1er.**— 1. A la suite de la rubrique 7° de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, il est inséré une rubrique 7°bis libellée comme suit:

„7°bis *Véhicule routier*: véhicule qui sert normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses ou à la traction de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses; ce terme englobe également les machines et les véhicules à usage spécial.“

2. A la suite de la rubrique 8° du même article 2, il est inséré une nouvelle rubrique 8°bis, libellée comme suit:

„8°bis *Machine automotrice*: véhicule automoteur répondant par ailleurs aux critères de la définition de la machine.“

3. La rubrique 10° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„10° *Autocar*: véhicule automoteur conçu et construit pour le transport de personnes assises, comportant plus de neuf places assises, y compris la place du conducteur; selon sa masse maximale, l'autocar est classé comme véhicule M2 ou M3.“

4. La rubrique 11° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„11° *Autobus*: véhicule automoteur conçu et construit pour le transport de personnes assises ou de personnes assises et debout, comportant plus de neuf places assises, y compris la place du conducteur et destiné aux services réguliers de transport en commun de personnes; selon sa masse maximale, l'autobus est classé comme véhicule M2 ou M3.“

5. La rubrique 14° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„14° *Tracteur*: véhicule automoteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques; il peut être aménagé pour transporter des personnes et des choses; selon sa conception, sa masse à vide en ordre de marche et sa vitesse maximale par construction, le tracteur est classé comme véhicule T1, T2, T3, T4, T4.1 ou T4.2.“

6. A la suite de la rubrique 14° du même article 2, il est inséré une nouvelle rubrique 14°bis, libellée comme suit:

„14°bis *Tracteur à grande vitesse*: tracteur dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.“

7. Le deuxième alinéa de la rubrique 16° du même article 2 est remplacé par le texte suivant:

„Les ensembles qui sont formés soit par un véhicule automoteur et au moins un véhicule traîné, soit par deux ou plusieurs véhicules traînés attelés à des bêtes de trait, sont assimilés aux ensembles de véhicules couplés.“

8. La rubrique 17° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„17 a) *Motocycle*: véhicule automoteur à deux roues, avec ou sans side-car, qui est pourvu:

- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée dépassant 50 cm<sup>3</sup>,
- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup> et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h,

- soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h; selon qu'il est accouplé ou non à un side-car, le motocycle est classé comme véhicule L3 ou L4.
- b) *Motocycle léger*: motocycle pourvu d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm<sup>3</sup> et d'une puissance ne dépassant pas 11 kW; selon qu'il est accouplé ou non à un side-car, le motocycle léger est classé comme véhicule L3 ou L4.  
Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 de l'article 76 modifié, le motocycle léger est considéré comme motocycle.
- c) *Cyclomoteur*: véhicule automoteur à deux ou trois roues qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/h et qui est pourvu:
  - soit d'un moteur électrique,
  - soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup>; selon qu'il a deux ou trois roues, le cyclomoteur est classé comme véhicule L1 ou L2.
- d) *Tricycle*: véhicule automoteur à trois roues symétriques, qui est pourvu:
  - soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée dépassant 50 cm<sup>3</sup>,
  - soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup> et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h,
  - soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h;
 le tricycle est classé comme véhicule L5.
- e) *Quadricycle*: véhicule automoteur à quatre roues d'une masse à vide ne dépassant pas 400 kg, y non comprise, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, dont la puissance maximale nette du moteur ne dépasse pas 15kW; la masse à vide maximale est portée à 550 kg pour les véhicules destinés au transport de marchandises; le quadricycle est classé comme véhicule L7.
- f) *Quadricycle léger*: véhicule automoteur à quatre roues, d'une masse à vide ne dépassant pas 350 kg, y non comprise, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/h et qui est pourvu:
  - soit d'un moteur à combustion interne et à allumage commandé d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup>,
  - soit d'un moteur autre qu'à combustion interne et à allumage commandé, d'une puissance maximale nette inférieure à 4 kW;
 le quadricycle léger est classé comme véhicule L6.

Pour l'application des dispositions du présent arrêté grand-ducal,

- les véhicules sous f) sont considérés comme cyclomoteurs, sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 38, 41quinquies, 43bis et 76;
- les véhicules sous d) et e) sont considérés comme motocycles, sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 32bis, 41quinquies, 43, 46bis, 47ter, 48, 53bis, 64, 65 et 76.“

9. La rubrique 19° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

- „19° a) *Remorque*: véhicule qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné à être attelé à un véhicule automoteur et à être tracté par celui-ci, à l'exception des véhicules traînés; selon sa masse maximale, la remorque est classée comme véhicule O1, O2, O3 ou O4. Dans le cas d'une remorque à essieu central, la masse maximale à prendre en considération pour la classification est la masse correspondant à la charge statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux de la remorque lorsque celle-ci est attelée au véhicule tractant et chargée jusqu'à sa masse maximale.

Au sens du présent arrêté grand-ducal, la notion „véhicule tracté“ est utilisée avec la même signification que la notion „remorque“.

- b) *Remorque à timon d'attelage*: remorque ayant au moins deux essieux dont un au moins est un essieu directeur, équipée d'un dispositif d'attelage qui, par rapport à la remorque, a une mobilité verticale et qui ne transmet pas de charge verticale significative au véhicule tractant.

- c) *Remorque à essieu central*: remorque à timon d'attelage rigide dont l'essieu ou les essieux sont situés près du centre de gravité du véhicule, lorsque celui-ci est chargé de façon uniformément répartie, de sorte que seule une charge statique verticale ne dépassant ni 10% de la charge correspondant à la masse maximale de la remorque, ni 100kg, est transmise au véhicule tractant.
- d) *Semi-remorque*: remorque qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destinée à être attelée à un tracteur de semi-remorque ou à un avant-train en imposant une charge statique verticale substantielle au tracteur de semi-remorque ou à l'avant-train; selon sa masse maximale, la semi-remorque est classée comme véhicule O1, O2, O3 ou O4, la masse maximale à prendre en considération pour la classification étant la masse correspondant à la charge statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux de la semi-remorque lorsque celle-ci est attelée au tracteur de semi-remorque et chargée jusqu'à sa masse maximale.

La semi-remorque attelée à un avant-train est considérée comme une remorque à timon d'attelage.

- e) *Véhicule traîné*: véhicule autre qu'un cycle traîné, attelé ou destiné à être attelé à un véhicule automoteur qui se déplace à une vitesse ne dépassant pas soit 25 km/h, soit 40 km/h, à condition pour le véhicule traîné d'être muni à sa face arrière d'un disque de fond blanc d'un diamètre d'au moins 21 cm, dont le bord est constitué d'une bande rouge d'une largeur de 2cm, comportant en couleur noire les nombres „25“ et „40“, chacun d'une hauteur d'au moins 6 cm et d'une épaisseur de trait d'au moins 1 cm, les deux nombres étant superposés et séparés par un trait, le nombre „25“ se trouvant au-dessus et le nombre „40“ en dessous de ce trait.

Sont notamment considérés comme véhicules traînés – à condition d'être tractés avec une vitesse ne dépassant pas soit 25 km/h, soit 40 km/h – les véhicules agricoles, les véhicules forains, les roulottes, les caravanes et les machines ainsi que les essieux simples de dépannage servant à traîner un véhicule tombé en panne dont une partie est supportée par ces essieux.“

10. La rubrique 23° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

- „23° a) *Masse maximale d'un véhicule*: la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse maximale techniquement admissible du véhicule.
- b) *Masse maximale sur un essieu ou masse maximale sur un groupe d'essieux*: la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible transmise au sol par l'essieu ou le groupe d'essieux du véhicule.
- c) *Masse maximale sur le point d'attelage d'un véhicule tractant*: la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible sur le point d'attelage du véhicule.
- d) *Masse maximale sur le point d'attelage d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central*: la masse déclarée par le constructeur de la remorque comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible transférée par la remorque au véhicule tractant sur le point d'attelage.
- e) *Masse en charge maximale d'un ensemble de véhicules*: la masse déclarée par le constructeur du véhicule tractant comme la valeur maximale techniquement admissible de la somme des masses du véhicule tractant et des véhicules tractés.
- f) *Masse maximale autorisée d'un véhicule*: la masse maximale du véhicule à l'état chargé déclarée admissible par l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation.
- g) *Masse à vide en ordre de marche ou masse à vide ou masse en ordre de marche d'un véhicule*: la masse du véhicule carrossé à vide en ordre de marche avec, le cas échéant, le dispositif d'attelage, ainsi que le liquide de refroidissement, les lubrifiants, 90% du carburant, 100% des autres liquides, à l'exception des eaux usées, les outils, la roue de secours et le conducteur, dont la masse est fixée à 75kg, et, pour les autobus et les autocars, le convoyeur, dont la masse est fixée à 75kg, si une place de convoyeur est prévue dans le véhicule.
- h) *Masse propre d'un véhicule*: la masse du véhicule sans équipage ni passagers ni chargement, mais avec le plein de carburant et l'outillage normal de bord.
- i) *Masse en charge d'un véhicule*: la masse effective du véhicule à l'état chargé, l'équipage et les passagers étant à bord.
- j) *Charge utile d'un véhicule*: la différence entre la masse maximale autorisée d'un véhicule et sa masse à vide.

- k) *Masse tractable d'un véhicule*: soit la masse d'une remorque à timon d'attelage ou d'une semi-remorque munie d'un avant-train attelée au véhicule, soit la masse correspondant à la charge appliquée sur les essieux d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central attelé au véhicule.
- l) *Masse tractable maximale d'un véhicule*: la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse tractable maximale techniquement admissible du véhicule.
- m) *Masse tractable maximale autorisée d'un véhicule*: la valeur la plus faible des valeurs suivantes:
- la masse tractable maximale du véhicule;
  - la masse maximale autorisée du véhicule ou, pour un véhicule répondant à la définition du véhicule „hors route“ suivant la directive modifiée 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques, 150% de la masse maximale autorisée du véhicule;
  - la masse correspondant aux performances maximales du dispositif d'attelage du véhicule.

Toute masse du type „*masse maximale*“ est fixée par le constructeur du véhicule ou de l'équipement respectif en fonction de la construction et des performances du véhicule ou de l'équipement en question.

Au sens du présent arrêté grand-ducal, les notions „*poids total maximum autorisé*“, „*poids propre*“ et „*poids en charge*“ sont utilisées avec la même signification que les notions „*masse maximale autorisée*“, „*masse propre*“ et „*masse en charge*“. En outre, la notion „*masse de remorquage*“ est utilisée avec la même signification que la notion „*masse tractable*“.

11. La rubrique 29° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„29° *Dépanneuse*: véhicule automoteur destiné au dépannage et au remorquage d'un autre véhicule et équipé à demeure d'une grue conçue et réalisée à ces fins; selon sa masse maximale, la dépanneuse est classée comme véhicule N1, N2 ou N3.“

12. La rubrique 30° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„30° *Voiture automobile à personnes*: véhicule automoteur, autre qu'un tricycle ou quadricycle, dont l'habitacle est aménagé exclusivement pour le transport de personnes et qui ne comprend pas plus de neuf places assises, y compris la place du conducteur; la voiture à personnes est classée comme véhicule M1.“

13. La rubrique 31° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„31° a) *Autocar articulé ou autobus articulé*: autocar ou autobus constitué d'au moins deux sections rigides articulées l'une par rapport à l'autre, les compartiments de chaque section communiquant entre eux de façon à permettre aux personnes transportées de circuler librement de l'un à l'autre et les sections rigides étant reliées en permanence et ne pouvant être séparées que par une opération nécessitant un équipement spécial qu'on ne trouve normalement que dans un atelier; selon sa masse maximale, l'autocar articulé ou l'autobus articulé est classé comme véhicule M2 ou M3.

Au sens du présent arrêté grand-ducal, les notions „*autocar à articulation*“ et „*autobus à articulation*“ sont utilisées avec la même signification que les notions „*autocar articulé*“ et „*autobus articulé*“.

b) *Autocar à étage ou autobus à étage*: autocar ou autobus dont les compartiments destinés aux passagers sont agencés, en partie au moins, sur deux niveaux superposés et dont l'étage supérieur n'est pas prévu pour des passagers debout; selon sa masse maximale, l'autocar à étage ou l'autobus à étage est classé comme véhicule M2 ou M3.“

14. Les rubriques 32°, 33° et 34° du même article 2 sont abrogées.

15. La rubrique 36° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„36° *Camionnette*: véhicule automoteur destiné au transport de choses dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg; la camionnette est classée comme véhicule N1.“

16. La rubrique 37° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„37° *Camion*: véhicule automoteur dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné exclusivement ou principalement au transport de choses et qui peut en outre tracter une remorque; selon sa masse maximale, le camion est classé comme véhicule N2 ou N3.“

17. La rubrique 38° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„38° a) *Tracteur de semi-remorque*: véhicule automoteur qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné exclusivement ou principalement à tracter des semi-remorques; selon sa masse maximale, le tracteur de semi-remorque est classé comme véhicule N1, N2 ou N3, la masse à prendre en considération pour la classification étant la masse du tracteur de semi-remorque en ordre de marche, augmentée de la masse correspondant à la charge statique verticale maximale transférée au tracteur de semi-remorque par la semi-remorque et, le cas échéant, augmentée de la masse maximale de chargement du tracteur de semi-remorque lui-même.

b) *Tracteur de remorque*: véhicule automoteur qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné exclusivement ou principalement à tracter des remorques autres que les semi-remorques et qui peut en outre être équipé d'une plate-forme de chargement; selon sa masse maximale, le tracteur de remorque est classé comme véhicule N1, N2 ou N3.

Au sens du présent arrêté grand-ducal, la notion „*tracteur routier*“ est utilisée avec la même signification que la notion „*tracteur de remorque*“.

18. La rubrique 41° du même article 2 est abrogée.

19. La rubrique 42° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„42° a) *essieu simple*:

- essieu unique ou essieu isolé;
- groupe de deux ou de plusieurs essieux dont tous les éléments de fixation au châssis se trouvent sur un même axe horizontal perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule ou groupe d'essieux pouvant être considéré comme équivalent.

b) *essieu tandem*: groupe de deux essieux consécutifs sur un même bogie, la distance entre les centres des axes étant inférieure à 1,8 m.

c) *essieu tridem*: groupe de trois essieux consécutifs sur un même bogie, la distance entre les centres des axes de deux essieux consécutifs étant inférieure à 1,8 m.

d) *essieu à suspension pneumatique*: essieu muni d'un système de suspension dont l'élasticité est assurée pour au moins 75% par un ressort pneumatique ou un autre dispositif pneumatique ou essieu muni d'une suspension reconnue comme équivalente aux termes du droit communautaire.

e) *élévateur d'essieu*: dispositif monté en permanence sur un véhicule afin de réduire ou d'accroître la charge sur l'essieu ou les essieux du véhicule, selon les conditions de charge de celui-ci, afin notamment de réduire l'usure des pneus lorsque le véhicule n'est pas en pleine charge ou de faciliter son démarrage sur sol glissant en augmentant la charge sur son essieu moteur.

f) *essieu relevable*: essieu qui peut être soulevé et abaissé par un élévateur d'essieu.

g) *essieu délestable*: essieu dont la charge peut être modifiée par un élévateur d'essieu sans que le véhicule ne soit soulevé.“

20. La rubrique 44° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„44° *Véhicule à usage spécial*: véhicule qui ne rentre pas dans une des catégories indiquées aux rubriques 8°, 8°bis, 10°, 11°, 13°, 14°, 14°bis, 15°, 17°, 18°, 18°bis, 18°ter, 19°, 29°, 30°, 31°, 36°, 37°, 38°, 54°, 55°, 56°, 57°, 58°, 59° et 60°.

Au sens du présent arrêté grand-ducal, la notion „*véhicule spécial*“ est utilisée avec la même signification que la notion „*véhicule à usage spécial*“.



21. La rubrique 49° du même article 2 est remplacée par le texte suivant:

„49° *Véhicule historique*: tout véhicule automoteur soumis à l'immatriculation, dont la date de la première mise en circulation remonte à plus de 25 ans; pour les taxis, les motor-homes, les autocars, les autobus, les ambulances, les dépanneuses, les camions, les tracteurs de semi-remorques, les tracteurs de remorques, les tracteurs et les machines automotrices ce délai est porté à 35 ans.“

22. Le même article 2 est complété par une nouvelle rubrique 60°, libellée comme suit:

„60° *Véhicule tout terrain*: véhicule de la catégorie M ou N, ayant des caractéristiques techniques déterminées pour également pouvoir être utilisé hors route; selon sa masse maximale ou son nombre de places assises, le véhicule tout terrain est désigné par M1G, M2G, M3G, N1G, N2G ou N3G.“

23. Le même article 2 est complété par une nouvelle rubrique 61°, libellée comme suit:

„61° *Motor-home*: véhicule automoteur conçu pour servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants:

- des sièges et une table;
- des couchettes obtenues en convertissant les sièges;
- un coin cuisine;
- des espaces de rangement,

ces équipements devant être inamovibles, la table pouvant toutefois être conçue de façon à être facilement escamotable;

le motor-home est classé comme véhicule M1.

Au sens du présent arrêté grand-ducal, la notion „*auto-caravane*“ est utilisée avec la même signification que la notion „*motor-home*“.“

24. Le même article 2 est complété par une nouvelle rubrique 62°, libellée comme suit:

„62° *Caravane*: remorque conçue et équipée pour servir de logement mobile; selon sa masse maximale, la caravane est classée comme véhicule O1, O2, O3 ou O4.“

25. Le même article 2 est complété par une nouvelle rubrique 63°, libellée comme suit:

„63° *Véhicule blindé*: véhicule automoteur destiné à la protection des personnes ou des choses transportées, conçu et spécialement aménagé à cette fin et satisfaisant aux exigences applicables en matière de blindage pare-balles; selon sa conception et sa masse maximale autorisée, le véhicule blindé est classé comme véhicule N1, N2, N3, M1, M2 ou M3.“

26. Le même article 2 est complété par une nouvelle rubrique 64°, libellée comme suit:

„64° *Ambulance*: véhicule automoteur destiné au transport de personnes malades ou blessées, conçu et spécialement aménagé à cette fin; selon sa masse maximale, l'ambulance est classée comme véhicule M1, M2 ou M3.“

27. Le même article 2 est complété par une nouvelle rubrique 65°, libellée comme suit:

„65° *Corbillard*: véhicule automoteur destiné au transport de personnes décédées, conçu et spécialement aménagé à cette fin; selon sa masse maximale, le corbillard est classé comme véhicule M1, M2 ou M3.“

28. Le même article 2 est complété par une nouvelle rubrique 66°, libellée comme suit:

„66° *Grue mobile*: véhicule automoteur rangeant dans la catégorie des véhicules à usage spécial, qui n'est ni conçu ni équipé pour le transport de choses et qui est muni d'une grue dont le couple de levage dépasse 400 kNm; selon sa masse maximale autorisée, la grue mobile est classée comme véhicule N1, N2 ou N3.“

29. A la fin du même article 2, les dispositions transitoires 3 et 4 sont remplacées par les dispositions transitoires suivantes:

„ 3) Le tracteur agricole est un véhicule automoteur, à roues ou à chenilles, ayant deux essieux au moins et une vitesse maximale par construction égale ou inférieure à 40 km/h, dont la fonction réside

essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole, viticole ou forestière; il peut être aménagé pour transporter des personnes et des choses.

Le tracteur industriel est un véhicule automoteur, à roues ou à chenilles, ayant deux essieux au moins et une vitesse maximale par construction égale ou inférieure à 40 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation industrielle; il peut être aménagé pour transporter des personnes et des choses.

4) Le véhicule utilitaire est un véhicule automoteur d'un poids propre supérieur à 400 kg et d'un poids total maximum autorisé égal ou inférieur à 3.500 kg, dont l'habitacle est aménagé de façon qu'il puisse être utilisé tant pour le transport de choses que pour le transport de personnes, pour autant qu'en transport de personnes, le véhicule ne comprenne pas plus de neuf places assises, y compris la place du conducteur. Le véhicule utilitaire est considéré comme véhicule automoteur destiné au transport de personnes et dénommé voiture commerciale, si sa surface de chargement est égale ou inférieure à 2,50 m<sup>2</sup>; il est considéré comme véhicule automoteur destiné au transport de choses si sa surface de chargement dépasse 2,50 m<sup>2</sup>.

**Art. 2.**– L'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est complété par un nouvel article 2bis libellé comme suit:

„**Art. 2bis.**– Pour l'application du présent arrêté grand-ducal, les termes énumérés ci-dessous ont les significations suivantes:

- 1° *Véhicule M* véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes et ayant au moins quatre roues.
- 1° a) *Véhicule M1* véhicule M comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum.
- 1° b) *Véhicule M2* véhicule M comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et dont la masse maximale ne dépasse pas 5.000 kg.
- 1° c) *Véhicule M3* véhicule M comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et dont la masse maximale dépasse 5.000 kg.
- 2° *Véhicule N* véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de choses et ayant au moins quatre roues.
- 2° a) *Véhicule N1* véhicule N dont la masse maximale ne dépasse pas 3.500 kg.
- 2° b) *Véhicule N2* véhicule N dont la masse maximale dépasse 3.500 kg sans dépasser 12.000 kg.
- 2° c) *Véhicule N3* véhicule N dont la masse maximale dépasse 12.000 kg.

Dans le cas d'un véhicule N conçu pour être attelé à une semi-remorque ou à une remorque à essieu central, la masse maximale à prendre en considération pour la classification est la masse à vide en ordre de marche du véhicule tractant, augmentée de la masse correspondant à la charge statique verticale maximale transférée au véhicule tractant par la semi-remorque ou par la remorque à essieu central, et, le cas échéant, augmentée de la masse maximale de chargement du véhicule tractant lui-même.

- 3° *Véhicule O* véhicule qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné *soit* à être attelé à un véhicule tractant et à être tracté par celui-ci, un tel véhicule étant désigné par „remorque“ ou „véhicule tracté“, *soit* à être attelé à un tracteur de semi-remorque ou à un avant-train en imposant une charge statique verticale substantielle au tracteur de semi-remorque ou à l'avant-train, un tel véhicule étant désigné par „semi-remorque“.
- 3° a) *Véhicule O1* véhicule O dont la masse maximale ne dépasse pas 750 kg.
- 3° b) *Véhicule O2* véhicule O dont la masse maximale dépasse 750 kg sans dépasser 3.500 kg.
- 3° c) *Véhicule O3* véhicule O dont la masse maximale dépasse 3.500 kg sans dépasser 10.000 kg.
- 3° d) *Véhicule O4* véhicule O dont la masse maximale dépasse 10.000 kg.

Dans le cas d'un véhicule O à essieu central, du type remorque ou du type semi-remorque, la masse maximale à prendre en considération pour la classification est la masse correspondant à

la charge statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux du véhicule O à essieu central lorsque celui-ci est attelé au véhicule tractant et chargé jusqu'à sa masse maximale.

- 4° Véhicule L véhicule à moteur à deux ou à trois roues, jumelées ou non, à l'exception des véhicules suivants:
- les véhicules dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 6 km/h;
  - les véhicules destinés à être conduits par un piéton;
  - les véhicules destinés à être utilisés par des personnes avec un handicap physique;
  - les véhicules destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain;
  - les tracteurs et les machines;
  - les cycles à pédalage assisté.
- 4° a) Véhicule L1 véhicule L à deux roues, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h et dont le moteur a
- une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup> s'il est à combustion interne,
- ou*
- une puissance nominale continue maximale ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique,
- le véhicule L1 étant désigné par „cyclomoteur“.
- 4° b) Véhicule L2 véhicule L à trois roues, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h et dont le moteur a
- une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup> s'il est à allumage commandé,
- ou*
- une puissance maximale nette ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un autre moteur à combustion interne;
- ou*
- une puissance nominale continue maximale ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique,
- le véhicule L2 étant désigné par „cyclomoteur“.
- 4° c) Véhicule L3 véhicule L à deux roues sans side-car, dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h ou dont le moteur a une cylindrée dépassant 50 cm<sup>3</sup> s'il est à combustion interne, le véhicule L3 étant désigné par „motocycle“.
- 4° d) Véhicule L4 véhicule L à deux roues avec side-car, dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h ou dont le moteur a une cylindrée dépassant 50 cm<sup>3</sup> s'il est à combustion interne, le véhicule L4 étant désigné par „motocycle“.
- 4° e) Véhicule L5 véhicule L à trois roues symétriques dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h ou dont le moteur a une cylindrée dépassant 50 cm<sup>3</sup> s'il est à combustion interne, le véhicule L5 étant désigné par „tricycle“.
- 4° f) Véhicule L6 véhicule à moteur à quatre roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h, dont la masse à vide, non comprise la masse des batteries pour les véhicules électriques, ne dépasse pas 350 kg et dont le moteur a
- une cylindrée ne dépassant pas 50 cm<sup>3</sup> s'il s'agit d'un moteur à allumage commandé,
- ou*
- une puissance maximale nette ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un autre moteur à combustion interne,
- ou*
- une puissance nominale continue maximale ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique,
- le véhicule L6 étant désigné par „quadricycle léger“ et devant, sauf dispositions contraires explicites, répondre aux exigences applicables pour les véhicules L2.

- 4° g) *Véhicule L7* véhicule à moteur à quatre roues dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h, dont la masse à vide, non comprise la masse des batteries pour les véhicules électriques, ne dépasse pas 400 kg, resp. 550 kg pour les véhicules destinés au transport de choses, et dont le moteur a une puissance maximale nette ne dépassant pas 15 kW,  
le véhicule L7 étant désigné par „quadricycle“ et devant, sauf dispositions contraires explicites, répondre aux exigences applicables pour les véhicules L5.
- 5° *Véhicule T* véhicule à moteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques; il peut être aménagé pour transporter des personnes et des choses, le véhicule T étant désigné par „tracteur“.
- 5° a) *Véhicule T1* véhicule T à roues, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la voie minimale de l'un au moins des essieux est égale ou supérieure à 1.150 mm, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et dont la garde au sol ne dépasse pas 1.000 mm.
- 5° b) *Véhicule T2* véhicule T à roues, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40km/h, dont la voie minimale est inférieure à 1.150 mm, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et dont la garde au sol ne dépasse pas 600 mm; toutefois, lorsque la valeur de la hauteur du centre de gravité du véhicule, mesurée par rapport au sol selon la norme ISO/789 – partie 6, divisée par la moyenne des voies minimales de chaque essieu est supérieure à 0.90, la vitesse maximale par construction du véhicule doit être limitée à 30 km/h.
- 5° c) *Véhicule T3* véhicule T à roues, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h et dont la masse à vide en ordre de marche ne dépasse pas 600 kg.
- 5° d) *Véhicule T4* véhicule T à roues autre que les véhicules T1, T2 et T3, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h.
- 5° e) *Véhicule T4.1* véhicule T4 conçu pour travailler des cultures hautes en ligne, telles que la vigne; ce véhicule est caractérisé par un châssis ou une partie de châssis surélevée, de telle sorte qu'il peut circuler parallèlement aux lignes de culture avec les roues droites et gauches de part et d'autre d'une ou de plusieurs lignes; il est conçu pour porter ou animer des outils qui peuvent être fixés à l'avant, entre les essieux, à l'arrière ou sur une plate-forme; lorsque le véhicule est en position de travail, la garde au sol mesurée dans le plan vertical des lignes de culture dépasse 1.000 mm; lorsque la valeur de la hauteur du centre de gravité du véhicule, mesurée par rapport au sol selon la norme ISO/789 – partie 6, en utilisant des pneus de monte normale, divisée par la moyenne des voies minimales de l'ensemble des essieux est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction du véhicule doit être limitée à 30 km/h, le véhicule T4.1 étant désigné par „tracteur enjambeur“.
- 5° f) *Véhicule T4.2* véhicule T4 se caractérisant par ses dimensions importantes, plus spécialement destiné à travailler dans de grandes surfaces agricoles, le véhicule T4.2 étant désigné par „tracteur de grande largeur“.

**Art. 3.–** 1. Aux deux premiers alinéas de l'article 14 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité le terme „traîner“ est remplacé par le terme „tracter“.

2. Le même article 14 est complété par deux nouveaux alinéas libellés comme suit:

„Aucun véhicule ne peut être traîné ou tracté à une vitesse supérieure à sa vitesse maximale par construction.

A moins d'être couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité, un véhicule automoteur ne peut pas tracter un ou plusieurs véhicule(s) traîné(s) à une vitesse supérieure à 25 km/h.“

**Art. 4.–** 1. Le troisième alinéa de l'article 73 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est abrogé. Le quatrième alinéa devient le troisième alinéa.

2. Le chiffre 4) de la lettre A) du nouveau troisième alinéa du même article 73 est remplacé par le texte suivant:

„un tracteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, sous condition de respecter un rayon de 15 km autour de la ferme.“

3. Le chiffre 5) de la lettre A) du nouveau troisième alinéa du même article 73 est remplacé par le texte suivant:

„une machine automotrice dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h et dont la masse à vide ne dépasse pas 600 kg.“

4. Les chiffres 3) et 4) de la lettre B) du nouveau troisième alinéa du même article 73 sont remplacés par un nouveau chiffre 3) libellé „un tracteur“, les chiffres 5) à 7) étant renumérotés 4) à 6).

5. Le nouveau chiffre 4) de la lettre B) du nouveau troisième alinéa du même article 73 est remplacé par le texte suivant:

„une machine automotrice dont la vitesse maximale par construction dépasse 25km/h ou dont la masse à vide dépasse 600 kg.“

**Art. 5.–** Aux articles 20, 24quater, 25ter, 27ter, 28, 28bis, 28ter, 28quater, 28quinquies, 28sexies, 33, 34, 41, 41bis, 41quater, 42, 42ter, 42quater, 44, 47, 48, 49, 49bis, 51, 70, 76, 93, 107, 109, 144, 146, 152, 156, 156ter et 160bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, les termes „tracteur(s) agricole(s)“ et/ou „tracteur(s) industriel(s)“ sont remplacés par le terme „tracteur(s)“.

**Art. 6.–** L'article 176 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est complété par deux paragraphes nouveaux numérotés 11 et 12 et libellés comme suit:

„11. Un véhicule qui a été immatriculé comme tracteur agricole ou comme tracteur industriel avant le xx.xx.2003 est considéré au sens du présent arrêté grand-ducal comme tracteur, mais il peut continuer à être classé comme tracteur agricole ou comme tracteur industriel aussi longtemps qu'il reste immatriculé au nom de la personne qui en était le propriétaire en date du (xx-1).xx.2003.

12. Un véhicule qui a été immatriculé comme véhicule utilitaire avant le xx.xx.2003 est considéré au sens du présent arrêté grand-ducal comme voiture ou comme camionnette, mais il peut continuer à être classé comme véhicule utilitaire aussi longtemps qu'il reste immatriculé au nom de la personne qui en était le propriétaire en date du (xx-1).xx.2003.“

## **Chapitre II: Modifications du règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités de contrôle technique des véhicules routiers**

**Art. 7.–** L'article 1er du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de contrôle technique des véhicules routiers est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.** Le contrôle technique des véhicules routiers, prescrit par les articles 1er et 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après dénommé „contrôle technique“, a pour objet:

- de vérifier la conformité de ces véhicules avec les prescriptions:
  - de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
  - de la directive 70/156/CEE modifiée du Conseil du 6 février 1970, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques;
  - de la directive 74/150/CEE modifiée du Conseil du 4 mars 1974, concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues;

- de la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil;
- des autres directives énumérées dans le règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution des Directives des Communautés Européennes relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues;
- de procéder à l’inspection de ces véhicules aux intervalles légaux et dans les conditions légales en vue d’empêcher la mise ou le maintien en circulation de véhicules présentant des défauts ou des non-conformités réglementaires.“

**Art. 8.**– 1. L’article 2 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 2.** Au sens du présent arrêté grand-ducal, les notions „réception“ et „réceptionné“ sont utilisées avec la même signification que les notions „agrément“ et „agrégé“.“

2. Le titre „Chapitre I L’organisme de contrôle technique“ est inséré entre les articles 2 et 3.

**Art. 9.**– L’article 3 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 3.** L’organisme chargé du contrôle technique, ci-après dénommé organisme de contrôle, doit être titulaire d’un agrément du Ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après appelé le Ministre.“

**Art. 10.**– L’article 12 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 12.** Hormis le contrôle technique routier défini au chapitre VII, le contrôle technique a lieu dans des centres, ci-après désignés par „centres de contrôle“, qui répondent aux exigences du présent règlement et qui sont agréés par le Ministre.“

**Art. 11.**– L’article 21 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit:

„Les véhicules doivent être présentés au contrôle technique dans un état de propreté satisfaisant et avec une charge effective ne dépassant pas soit 50% de leur charge utile maximale, soit 12.000 kg, la plus grande de ces deux valeurs étant déterminante.“

**Art. 12.**– Le premier alinéa de l’article 22 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le texte suivant:

„Le Ministre détermine les heures d’ouverture des centres de contrôle, sur proposition de l’organisme de contrôle.“

**Art. 13.**– L’article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 23.** 1. Dans le cas de sa transcription au nom d’un nouveau propriétaire un véhicule n’est pas soumis au contrôle technique, sous réserve de répondre aux trois conditions suivantes:

- a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;
- b) dans le cadre de sa transcription, le véhicule ne change ni de catégorie ni de sous-catégorie;
- c) le nouveau propriétaire renonce explicitement au contrôle technique au moyen d’une déclaration écrite, soit en remplissant à cette fin la formule spéciale tenue à la disposition des intéressés par l’organisme de contrôle, soit en formulant sa renonciation sur papier libre, à condition que dans ce dernier cas la déclaration soit formulée sans ambiguïté quant à sa finalité, et que le véhicule concerné soit identifié de façon non équivoque.

2. Le contrôle technique d’un véhicule n’est pas non plus obligatoire dans le cas d’une transformation de nature à modifier une des caractéristiques techniques figurant dans son procès-verbal de

réception ou dans son certificat de conformité, sous réserve de répondre aux trois conditions suivantes:

- a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;
- b) la transformation ne donne pas lieu à la modification d'une donnée de la carte d'immatriculation;
- c) la transformation a été réalisée conformément aux modalités de l'article 43."

**Art. 14.**– 1. L'article 24 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est subdivisé en paragraphes, l'alinéa premier étant numéroté §1, et le deuxième alinéa §2.

2. Le même article 24 est complété in fine par un nouveau paragraphe 3. libellé comme suit:

„3. Le contrôle technique d'un véhicule nouvellement mis en circulation et couvert par un certificat de conformité valable délivré sur base des dispositions communautaires applicables, se limite aux éléments suivants:

- l'identification du véhicule, et notamment le numéro de châssis et les plaques d'immatriculation ainsi que la plaque du constructeur;
- la conformité du véhicule au prototype réceptionné, notamment en ce qui concerne:
  - son champ de visibilité;
  - le fonctionnement des feux et des dispositifs de signalisation;
  - les dimensions des roues et des pneus;
  - le nombre de places.

Pour un véhicule nouvellement mis en circulation et couvert par un certificat de conformité valable délivré sur base des dispositions communautaires applicables, dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, le contrôle technique porte en outre sur:

- la conformité et la validité de la plaquette d'installation et des scellements des systèmes du tachygraphe et du limiteur de vitesse;
  - la présence d'un raccord conforme pour manomètre sur chaque circuit du système de freinage de service à air comprimé;
  - la présence de protections latérales et de pare-chocs conformes,
- dans la mesure où la présence de ces éléments est obligatoire.

Au sens du présent règlement grand-ducal, est considéré comme véhicule nouvellement mis en circulation le véhicule qui n'a pas encore été immatriculé, ni au Luxembourg, ni à l'étranger, et qui a parcouru moins de 1.500 km.

Le contrôle technique prévu au présent paragraphe est dénommé contrôle de conformité."

**Art. 15.**– L'article 26 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 26.** 1. Tout type de véhicule qui ne tombe pas sous l'application des directives modifiées 70/156/CEE et 74/150/CEE et de la directive 2002/24/CE précitées doit être agréé avant l'immatriculation au Luxembourg du premier véhicule du type en question. A cette fin, un procès-verbal de réception est établi par l'organisme de contrôle sur base des dispositions de l'article 27.

Tout véhicule qui tombe sous l'application des directives modifiées 70/156/CEE et 74/150/CEE et de la directive 2002/24/CE précitées et qui n'est pas accompagné d'un certificat de conformité valable délivré sur base d'une de ces directives ou qui a été transformé ou modifié par rapport au prototype de base réceptionné sur base d'une de ces directives doit être agréé avant sa première immatriculation au Luxembourg. A cette fin, un procès-verbal de réception est établi par l'organisme de contrôle sur base des dispositions de l'article 27.

Un procès-verbal de réception est également établi si un véhicule qui répond aux dispositions du présent paragraphe change de propriétaire ou s'il a subi une transformation ou une réparation de nature à modifier une des caractéristiques techniques figurant dans son certificat de conformité ou dans son procès-verbal de réception ou de nature à affecter sa conformité aux dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

2. Le procès-verbal de réception d'un véhicule contient les principales données techniques de celui-ci, dont notamment les indications devant figurer sur la carte d'immatriculation ou la carte d'identité à établir."

**Art. 16.**— L'article 27 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 27.** 1. L'organisme de contrôle peut exiger du propriétaire ou détenteur d'un véhicule tout certificat, procès-verbal ou attestation, délivré soit par l'autorité de réception compétente dans le pays de provenance du véhicule, soit par le constructeur du véhicule ou son mandataire officiel, mentionnant les données pour lesquelles les systèmes, les composants et les entités techniques du véhicule ont été calculés et dimensionnés.

2. S'il s'agit d'un véhicule ou d'un type de véhicule pour lequel l'autorité de réception compétente d'un Etat membre de l'Union européenne a déjà établi un procès-verbal de réception ou une ou plusieurs réceptions ou homologations relatives à des systèmes, composants ou entités techniques et que ces documents sont présentés à l'organisme de contrôle soit en version originale, soit sous forme de copie certifiée conforme à l'original, ces documents servent de base pour l'agrément du véhicule et pour l'établissement de son procès-verbal de réception. Il en est de même des certificats délivrés par les services techniques reconnus par le Ministre en matière d'homologation de véhicules et de pièces de véhicules.

3. S'il s'agit d'un véhicule ou d'un type de véhicule pour lequel aucune autorité de réception compétente d'un Etat membre de l'Union européenne n'a encore établi de procès-verbal de réception, une note technique descriptive du véhicule, établie et signée par le constructeur ou son mandataire officiel et contenant toutes les données figurant normalement dans le procès-verbal de réception, doit être présentée à l'organisme de contrôle aux fins de l'agrément du véhicule et de l'établissement de son procès-verbal de réception.

4. S'il s'agit d'un véhicule qui a subi une réparation ou une transformation de nature soit à modifier une des caractéristiques techniques figurant dans son certificat de conformité ou dans son procès-verbal de réception, soit à entraver sa sécurité ou le niveau de ses incidences environnementales, l'agrément du véhicule et l'établissement du procès-verbal de réception se font sur base d'une note, établie et signée soit par l'assembleur ou le réparateur, soit par un des ateliers de transformation agréés par le Ministre, soit par un des services techniques reconnus par le Ministre en matière d'homologation de véhicules et de pièces de véhicules. Cette note décrit la transformation ou la réparation effectuée et comporte l'attestation que cette transformation ou réparation a été effectuée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes et n'affecte en rien la sécurité du véhicule.

5. L'agrément d'un véhicule répondant aux dispositions du deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 26 se fait selon une des procédures A., B., C. ou D. décrites ci-après.

*A. Réception de véhicules produits en petite série*

Une réception de petite série peut être accordée à un type de véhicule, à condition que le nombre de véhicules d'une même famille de types à immatriculer au Luxembourg ne dépasse ni 500 unités par an, en ce qui concerne les voitures à personnes, ni 200 unités par an, en ce qui concerne les cyclo-moteurs, les quadricycles légers, les tricycles et les quadricycles.

*B. Réception de véhicules conçus selon des nouvelles technologies*

Une réception pour véhicules conçus selon des nouvelles technologies peut être accordée à un véhicule conçu selon de nouvelles technologies, la reconnaissance et l'acceptation obligatoire d'une réception du type „nouvelles technologies“ en dehors du Luxembourg étant sujettes à l'accord de la Commission Européenne.

*C. Réception nationale d'un véhicule à titre isolé*

En particulier, si un véhicule est importé par une personne dans le cadre d'un déménagement pour raison de transfert de résidence permanent ou temporaire ou s'il est importé par une personne résidente aux fins d'une utilisation pour ses besoins personnels ou encore s'il a subi une modification de



nature à entraîner la nullité de sa réception, une réception nationale à titre isolé peut être accordée à ce véhicule s'il n'est pas couvert par une réception valable et ne tombe par ailleurs pas non plus dans les conditions d'application des procédures évoquées aux paragraphes A. et B. ci-avant.

Une réception nationale à titre isolée ne peut toutefois avoir lieu qu'à condition pour le véhicule concerné:

- a) de ne présenter aucun danger ni pour la sécurité des usagers de la voie publique ni pour l'environnement;
- b) de pouvoir être considéré, d'un point de vue technique, comme étant au moins équivalent à un véhicule d'un type similaire réceptionné sur base de règlements nationaux ou de directives communautaires;
- c) de satisfaire à toutes les exigences techniques et réglementaires de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

#### *D. Réception nationale d'un véhicule à titre personnel*

Une réception nationale à titre personnel peut être accordée à un véhicule, lorsque celui-ci satisfait aux conditions a), b) et c) spécifiées au deuxième alinéa sous C. ci-avant et qu'il répond par ailleurs aux exigences suivantes:

- a) le véhicule a été immatriculé depuis plus de six mois et a parcouru plus de six mille kilomètres;
- b) le véhicule a été immatriculé dans son pays de provenance (c.-à-d. dans le pays de sa dernière immatriculation) au nom de la personne physique qui en demande l'immatriculation à son nom au Luxembourg;
- c) la personne physique demandant l'immatriculation du véhicule au Luxembourg satisfait aux dispositions de la lettre C) du paragraphe 3 de l'article 95 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité et justifie notamment d'une résidence normale au Luxembourg.

Dans des cas autres que ceux repris sous a), b) ou c) de l'alinéa qui précède, dûment justifiés notamment par la spécificité des caractéristiques techniques du véhicule, le Ministre peut également autoriser une réception nationale dudit véhicule à titre personnel.

La Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) est chargée des travaux de réception dans les cas sous A. et B. A cette fin, la SNCH applique les procédures définies dans le règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution des directives C.E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues. Les frais que la SNCH est autorisée à mettre en compte en relation avec les prédicts travaux de réception sont approuvés par le Ministre.

Pour un véhicule dont l'agrément a lieu sur base des dispositions des paragraphes C. ou D., une des mentions a), b) ou c) ci-après doit figurer à la rubrique „Remarques“ de la demande en obtention d'une carte d'immatriculation et doit porter la signature de la personne au nom de laquelle le véhicule en question est immatriculé, complétée par la formule manuscrite „lu et approuvé“:

- a) „Immatriculation nationale à titre isolé – sans préjudice d'un refus éventuel pour l'immatriculation dans un autre pays“
- b) „Immatriculation nationale à titre personnel – la transcription au nom d'un autre propriétaire au Luxembourg n'est possible que sur base d'une réception nationale à titre isolé“
- c) „Immatriculation nationale à titre personnel – la transcription au nom d'un autre propriétaire au Luxembourg n'est pas possible“

Cette mention est également inscrite à la rubrique „Remarques“ de la carte d'immatriculation du véhicule en question.“

**Art. 17.** – A la suite de l'article 36 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité sont insérés deux nouveaux chapitres VII et VIII, intitulés respectivement „Le contrôle technique routier“ et „La transformation de véhicules et les ateliers de transformation“ dont le texte est libellé comme suit:

#### **„Chapitre VII – Le contrôle technique routier**

**Art. 37.** Pour autant qu'ils circulent sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, les véhicules automoteurs qui sont destinés au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus

de 3.500 kg et qui rangent dans les catégories communautaires N2 et N3, les véhicules automoteurs qui sont destinés au transport de personnes comprenant plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur et qui rangent dans les catégories communautaires M2 et M3 ainsi que les remorques d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg qui rangent dans les catégories communautaires O3 et O4 et qui sont attelées aux véhicules des catégories communautaires M2, M3, N2 et N3 peuvent être soumis à un contrôle technique routier.

**Art. 38.** Le contrôle technique routier d'un véhicule porte sur un ou plusieurs des éléments suivants:

- une inspection visuelle de l'état d'entretien du véhicule;
- une vérification de l'existence et du contenu tant du rapport du contrôle technique routier antérieur dont le véhicule a, le cas échéant, fait l'objet, que d'autres documents concernant la conformité du véhicule à la réglementation technique applicable dont en particulier le document attestant la présentation du véhicule au contrôle technique obligatoire dans l'Etat membre de l'Espace Economique Européen ou dans le pays tiers de son immatriculation;
- une inspection destinée à déceler les défauts d'entretien du véhicule et portant notamment sur une partie ou l'ensemble des points de contrôle énumérés au chiffre 10 de l'annexe I de la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

Lorsque des documents dont question au deuxième tiret de l'alinéa précédent fournissent la preuve qu'au cours des trois mois précédant le contrôle technique routier le véhicule a fait l'objet d'un contrôle technique effectué en application de la directive modifiée 96/96/CE précitée sur l'un des points repris au chiffre 10 de l'annexe I de la directive modifiée 2000/30/CE précitée, un contrôle de ce point dans les conditions du présent article n'a pas lieu, à moins d'être justifié notamment en raison d'une non-conformité ou d'une défectuosité manifeste.

Le contrôle des dispositifs de freinage et des émissions d'échappement a lieu conformément aux exigences de l'annexe II de la directive modifiée 2000/30/CE précitée.

**Art. 39.** L'organisme de contrôle pourvoit à l'équipement nécessaire pour permettre l'exécution des opérations du contrôle technique routier en conformité avec les dispositions de l'article 38. Cet équipement, qui doit répondre aux exigences du paragraphe 4 de l'article 18, comprend notamment:

- un freinomètre à rouleaux;
- un décéléromètre;
- un manomètre;
- un luminoscope;
- un opacimètre, fonctionnant suivant le principe de la mesure du flux partiel et permettant la mesure du coefficient d'absorption „k“.

**Art. 40.** Les contrôles techniques routiers sont effectués par des inspecteurs techniques assermentés répondant aux exigences des articles 28 et 29 et auxquels s'appliquent les dispositions de l'article 31.

**Art. 41.** Le contrôle technique routier d'un véhicule donne lieu à l'établissement d'un rapport conforme au modèle reproduit à l'annexe I de la directive modifiée 2000/30/CE précitée. Les défectuosités et les non-conformités aux prescriptions réglementaires constatées lors de ce contrôle sont consignées dans le rapport par une perforation simple ou double, en fonction du degré d'importance de la défectuosité constatée, dans la case prévue à cet effet au regard de l'organe ou de l'élément contrôlé.

Le rapport est établi en double exemplaire dont l'original est remis au conducteur du véhicule contrôlé et dont la copie est archivée par l'organisme de contrôle. Ce dernier doit faire tenir un relevé des contrôles techniques routiers effectués et des résultats afférents à la commission prévue par le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application de la directive modifiée 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement modifié (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du

6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route.

Sans préjudice de l'application possible des dispositions de l'article 35 dans le cas du contrôle technique routier d'un véhicule, toute perforation double d'une case du prédit rapport comporte l'obligation pour le conducteur du véhicule contrôlé de soumettre le véhicule à un contrôle technique conforme aux dispositions des articles 24 et 25 dans un centre de contrôle agréé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

**Art. 42.** En vue de l'organisation des opérations du contrôle technique routier, les conducteurs doivent obtempérer aux injonctions qui leur sont données dans ce sens par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, conformément aux modalités de l'article 115 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité.

Dans les mêmes conditions, ces fonctionnaires sont autorisés à se faire exhiber les documents de bord et autres certificats et rapports relatifs au contrôle technique du véhicule que le conducteur détient, le cas échéant, et à soumettre ces pièces à l'appréciation des inspecteurs techniques visés à l'article 40.

### **Chapitre VIII – La transformation de véhicules et les ateliers de transformation**

**Art. 43.** Aux fins de répondre aux exigences du deuxième paragraphe de l'article 23 ainsi que du deuxième alinéa du tableau F de l'article 45, la transformation d'un véhicule doit:

1. avoir été réalisée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes par un expert-technicien dans un atelier de transformation agréé par le Ministre;
2. être documentée par une attestation de transformation par laquelle un représentant dûment mandaté de l'atelier agréé ayant procédé à la transformation certifie la conformité de celle-ci à toutes les exigences techniques pertinentes.

La prédite attestation de transformation doit être conforme à un modèle agréé par le Ministre. Elle doit être établie et signée par un représentant dûment mandaté de l'atelier agréé responsable des travaux de transformation. L'original de cette attestation est à remettre au propriétaire ou détenteur du véhicule transformé pour lui servir de titre. Une copie de l'attestation doit être transmise à l'organisme de contrôle dès la finition des travaux de transformation.

**Art. 44.** Aux fins d'être agréé en tant qu'atelier de transformation, l'atelier doit disposer des ressources techniques nécessaires et du personnel disposant de la qualification requise pour pouvoir garantir des travaux de transformation de véhicules répondant aux exigences de l'article 43. Par ailleurs, l'atelier doit justifier d'une autorisation de faire le commerce ainsi que d'une inscription valable au registre du Commerce et des Sociétés.

L'atelier doit introduire une demande répondant à un modèle approuvé par le Ministre. Cette demande doit être accompagnée des titres, certificats et attestations requis pour documenter la conformité de l'atelier aux exigences du premier alinéa. Elle doit en outre inclure un spécimen des signatures des représentants de l'atelier mandatés pour signer les attestations de transformation.

L'agrément est délivré pour une durée de trois ans; il est renouvelable pour des termes successifs de trois ans. Tout changement affectant les conditions de l'agrément doit sans délai être notifié par l'atelier agréé au Ministre.

**Art. 18.–** 1. Les Chapitres „VII – Les Tarifs“, „VIII – L'agrément et la surveillance de l'organisme de contrôle“ et „IX – Dispositions finales“ du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 sont renumérotés respectivement Chapitres „IX – Les Tarifs“, „X – L'agrément et la surveillance de l'organisme de contrôle“ et „XI – Dispositions finales“ et les articles 37 à 46 sont renumérotés 45 à 54.

2. L'article 47 du même règlement grand-ducal est renuméroté article 58.

**Art. 19.–** 1. Le titre du tableau A de l'article nouvellement numéroté 45 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le texte suivant:

„Prix des contrôles techniques obligatoires spécifiés au paragraphe 1er de l'article 4bis de la loi du 14 février 1955 précité.“

2. A la fin du tableau A du même article 45 il est ajoutée une phrase nouvelle avec le libellé suivant:

„Sauf dans le cas d'un contrôle de conformité, le tarif sous 8° du tableau C s'ajoute au tarif respectif ci-avant.“

3. Aux tarifs 4° du tableau A et 4° du tableau B du même article 45, le terme „tracteur industriel“ est remplacé par le terme „tracteur“.

4. Le tableau F du même article 45 est remplacé par le texte suivant:

*„Tableau F*

*Prix des opérations administratives et de contrôle en relation avec l'agrégation d'un véhicule modifié par rapport au prototype réceptionné:*

1° pneumatiques, jantes, volant, spoiler, feux .....	<i>par élément</i>	49,55 euros
2° siège, ceinture de sécurité .....	<i>par unité</i>	49,55 euros
3° aménagement extérieur (bull bar, échappement, attache-remorque et autres éléments similaires) .....	<i>par élément</i>	99,15 euros
4° aménagement intérieur (adaptations spéciales, etc.) .....	<i>par élément</i>	99,15 euros
5° suspension, puissance moteur, carburant, freins, ancrages et autres éléments similaires .....	<i>par élément</i>	198,30 euros

Les tarifs de ce tableau sont réduits de moitié si la modification du véhicule concerné a été réalisée conformément aux modalités de l'article 43.“

5. Un nouveau tableau G est ajouté au même article 45 précité avec le texte suivant:

*„Tableau G*

*Prix des contrôles techniques routiers*

1° Contrôle sur route .....	gratuit
2° Contrôle complémentaire dans un centre de contrôle .....	(*)

(\*) les tarifs des tableaux A, B ou C sont applicables, en fonction du type de véhicule et du type de contrôle effectué.“

**Art. 20.**– L'article nouvellement numéroté 54 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le texte suivant:

„Les infractions aux prescriptions des articles 25, 27, 32, 33, 34, 35, 42, 43, 44 et 52 du présent règlement sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée.“

**Art. 21.**– A la suite de l'article 54 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité il est inséré un nouveau chapitre XII intitulé „Dispositions transitoires“, libellé comme suit:

**„Chapitre XII – Dispositions transitoires**

**Art. 55.**– Le contrôle technique des tracteurs à grande vitesse ainsi que des tracteurs et des machines automotrices dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h sans dépasser 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et qui sont destinés à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h, prescrit par la loi du xx.xx.2003 modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, sera introduit selon les modalités suivantes:

1. Les tracteurs à grande vitesse seront soumis à l'obligation du contrôle technique dès le 1er juillet 2004. Il en sera de même pour les tracteurs et les machines automotrices dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h sans dépasser 40 km/h, dont la masse à vide dépasse 600 kg et qui sont destinés à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h, qui seront immatriculés à partir de la précitée date.

2. Au plus tard pour le 31 octobre 2004, tout propriétaire ou détenteur d'un tracteur ou d'une machine automotrice qui a été immatriculé(e) avant le 1er juillet 2004 devra présenter à l'organisme de contrôle technique:
- a) une attestation certifiant la vitesse maximale par construction et la masse à vide du tracteur ou de la machine, cette attestation devant être établie et signée par:
    - soit le constructeur du véhicule ou son mandataire officiel;
    - soit une personne autorisée à faire le commerce de tracteurs ou de machines dans un Etat membre des Communautés Européennes;
    - soit un des services techniques reconnus par le Ministre en matière d'homologation de véhicules et de pièces de véhicules;
  - b) pour un tracteur ou une machine dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h sans dépasser 40 km/h et dont la masse à vide dépasse 600 kg, une déclaration que ce tracteur ou cette machine n'est pas destiné(e) à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h. Selon les cas, une nouvelle carte d'immatriculation ou carte d'identité, renseignant notamment la vitesse maximale par construction et la masse à vide certifiées du tracteur ou de la machine ainsi que, le cas échéant, la limitation à 25 km/h de la vitesse des véhicules traînés par lui (elle), sera délivrée, sans frais pour le propriétaire ou le détenteur concerné, pour tout tracteur et toute machine automotrice pour lequel (laquelle) l'attestation et, le cas échéant, la déclaration dont question à l'alinéa précédent auront été présentées conformément aux dispositions du présent paragraphe.
3. A partir du 1er janvier 2005, les tracteurs et les machines automotrices pour lesquels l'attestation ou la déclaration prévue au paragraphe 2 n'aura pas été présentée, seront soumis pour la première fois à un contrôle technique
- avant le 1er juillet 2005, si la date de leur première immatriculation se situe avant le 1er janvier 1970;
  - avant le 1er janvier 2006, si la date de leur première immatriculation se situe entre le 1er janvier 1970 et le 31 décembre 1984 inclus;
  - avant le 1er juillet 2006, si la date de leur première immatriculation se situe entre le 1er janvier 1985 et le 31 décembre 1996 inclus;
  - avant le 1er janvier 2007, si la date de leur première immatriculation se situe entre le 1er janvier 1997 et le xx.xx. 2003 inclus.“

**Chapitre III: Modifications du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application**

- *de la directive modifiée 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route*
- *de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route*

**Art. 22.**– L'intitulé du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application de la directive modifiée 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et de la directive modifiée No 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route est remplacé par le libellé suivant:

„Règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 portant application

- de la directive modifiée 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de

- certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route
- de la directive modifiée 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route
  - des conditions d'organisation des contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.“

**Art. 23.**– L'article 2 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 précité est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit:

„La Commission coordonne en outre l'organisation d'un nombre approprié de contrôles techniques routiers prévus par la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires dans la Communauté qui sont effectués sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule, tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises.“

**Art. 24.**– L'article 3 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 précité est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 3.**– La Commission centralise les résultats des actions entreprises en application de l'article 2 en vue de la transmission à la Commission Européenne des informations prévues à l'article 16 du règlement (CEE) No 3820/85 précité, celles prévues à l'article 57 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses ainsi que, sous forme de rapports bisannuels, celles qui lui sont communiquées par l'organisme de contrôle en application de l'article 41 modifié du règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Elle veille en outre qu'en cas de défectuosité grave ou de non-conformité technique manifeste constatée lors d'un contrôle technique routier, notamment en cas de perforation double d'une case du rapport de contrôle, les autorités compétentes du pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule aient communication du rapport afférent ou qu'en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de défectuosité grave ou de non-conformité manifeste d'un véhicule immatriculé au Luxembourg constatée lors d'un contrôle technique routier celles-ci soient averties des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou le détenteur de ce véhicule.“

**Chapitre IV: Modifications du règlement grand-ducal du  
17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers,  
à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribu-  
tion de leurs numéros d'immatriculation**

**Art. 25.**– Entre le premier et le deuxième alinéa du deuxième paragraphe de l'article 4 du règlement grand-ducal du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation, il est inséré un nouveau deuxième alinéa avec le libelle suivant:

- „L'utilisation des plaques rouges dans l'hypothèse du point b) du premier alinéa est sujette à la condition que le véhicule muni des plaques rouges soit conduit, soit par le titulaire des plaques rouges ou par son représentant, soit par le client, à condition dans ce dernier cas pour le titulaire des plaques rouges
- d'avoir conclu avec son client un contrat écrit pour la mise à disposition temporaire du véhicule à essayer et des plaques rouges, suivant un modèle défini par le Ministre;
  - d'avoir vérifié préalablement à l'essai la validité générale du permis de conduire de son client ainsi que la validité particulière de ce permis pour la catégorie du véhicule à conduire.“

**Art. 26.**– Le deuxième et le troisième alinéa du premier paragraphe de l'article 16 du règlement grand-ducal du 17 juin 2003 précité sont remplacés par le texte suivant:

„Le numéro d'immatriculation des prédits véhicules doit être rendu conforme aux prescriptions du présent règlement lors du changement de leur propriétaire ou lors d'une réimmatriculation suite à la péremption de la carte d'immatriculation par application des dispositions du paragraphe 5 de

l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Si toutefois, en cas de changement de propriétaire, le nouveau propriétaire était officiellement enregistré comme détenteur du véhicule concerné au moment du changement de propriétaire, il peut renoncer à la mise en conformité au même titre que le nouveau propriétaire d'un véhicule historique immatriculé sous un numéro à quatre ou à cinq caractères alphanumériques. Par ailleurs, pour les véhicules historiques immatriculés sous un numéro à quatre ou à cinq caractères alphanumériques, une réimmatriculation suite à la péremption de la carte d'immatriculation n'entraîne pas de mise en conformité obligatoire du numéro d'immatriculation.

En particulier, lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule veut transférer un numéro d'immatriculation composé de deux lettres et de trois chiffres en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule, ces trois chiffres sont complétés par un chiffre supplémentaire. Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule veut transférer un numéro d'immatriculation composé d'une lettre et de quatre chiffres en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule, une lettre supplémentaire est ajoutée soit avant, soit après la lettre unique."

**Chapitre V: Modifications du règlement grand-ducal 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**

**Art. 27.**– Le catalogue des avertissements taxés qui figure en annexe du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, est modifié comme suit:

1. La rubrique 14 est remplacée par le libellé suivant:

„14		
-01	– Traction de plus d'une remorque ou semi-remorque sauf dispense ministérielle	74
-02	– Traction d'une remorque destinée au transport de personnes par un véhicule automoteur circulant à plus de 25 km/h, à l'exception d'un autobus ou d'un autocar	74
-03	– Traction d'un ou de plusieurs véhicules traînés à une vitesse supérieure à 25 km/h, sans que le véhicule tractant soit couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité	74"

2. Aux rubriques 24quater, 28bis, 33, 41-41quin, 42-42quater, 44, 48, 49, 49bis, 144, 146, 152, 156 et 156ter de la partie A., les termes „tracteur(s) agricole(s)“ et/ou „tracteur(s) industriel(s)“ sont remplacés par le terme „tracteur(s)“.

3. La partie I. est remplacée par le libellé suivant:

*„I. Règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers*

<i>Référ. aux articles</i>	<i>Nature de l'infraction</i>	<i>Montant de la taxe</i>	<i>Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955</i>
35 -01	– Défaut d'enlever dans les 48 heures du centre de contrôle un véhicule dont le certificat de contrôle technique porte la mention „Véhicule interdit à la circulation“	24	

<i>Référ. aux articles</i>	<i>Nature de l'infraction</i>	<i>Montant de la taxe</i>	<i>Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955</i>
41			
-01	– Défaut d'enlever dans les 48 heures du lieu de contrôle un véhicule dont le rapport comporte une perforation double d'une case	24	
-02	– Défaut pour le conducteur d'un véhicule dont le rapport comporte une perforation double d'une case de soumettre ce véhicule à un contrôle technique réglementaire dans un centre de contrôle agréé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg	24	
42			
-01	– Défaut d'obtempérer aux injonctions des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises chargés du contrôle technique routier	145	2
-02	– Défaut d'exhiber aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises chargés du contrôle technique routier les documents de bord et autres certificats et rapports relatifs au contrôle technique du véhicule	24 <sup>c</sup>	

#### **Chapitre VI: Disposition exécutoire**

**Art. 28.**– Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Agriculture, de la Viticulture et du Développement Rural, Notre Ministre des Classes Moyennes, du Tourisme et du Logement, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

*Le Ministre des Transports,*  
Henri GRETHEN

*Le Ministre des Finances,*  
Jean-Claude JUNCKER

*Le Ministre de l'Agriculture,  
de la Viticulture et du Développement Rural,*  
*Ministre des Classes Moyennes,  
du Tourisme et du Logement,*  
Fernand BODEN

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
Erna HENNICOT-SCHOEPGES

*Le Ministre de l'Intérieur,*  
Michel WOLTER

*Le Ministre de la Justice,*  
Luc FRIEDEN



## EXPOSE DES MOTIFS

### A) CONSIDERATIONS GENERALES

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de modifier

- 1) l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques – communément appelé Code de la Route – en y adaptant notamment certaines définitions à la terminologie prévue par le droit communautaire et en y introduisant la classification répondant aux définitions prévues par le droit communautaire, conformément à l'article 1er du projet de loi sous examen modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
- 2) le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 fixant les modalités du contrôle technique des véhicules routiers en y intégrant notamment
  - les mesures de transposition de la directive 2000/30/CE du Parlement Européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté dont objet à l'article 4 du projet de loi sous examen, ainsi que la transposition de la directive 2003/26/CE de la Commission du 3 avril 2003 portant adaptation au progrès technique de la directive 2000/30/CE en ce qui concerne les limiteurs de vitesse et les émissions d'échappement des véhicules utilitaires;
  - les modalités relatives à la possibilité de renoncer au contrôle technique dans le cas de la transcription d'un véhicule au nom d'un nouveau propriétaire et de différer le contrôle technique dans le cas d'une transformation d'un véhicule de nature à modifier une des caractéristiques techniques figurant dans son procès-verbal de réception ou dans son certificat de conformité;
  - les modalités du contrôle de conformité d'un véhicule nouvellement mis en circulation;
  - les dispositions de l'instruction ministérielle du 31 décembre 2002 relative à l'immatriculation au Luxembourg de véhicules non conformes, dont a) les véhicules modifiés par rapport au prototype de base réceptionné et b) les véhicules non conformes aux dispositions des directives d'homologation 70/156/CEE, en ce qui concerne les véhicules à moteur à quatre roues et leurs remorques, 74/150/CEE en ce qui concerne les tracteurs agricoles ou forestiers à roues et 2002/24/CE, en ce qui concerne les véhicules à moteur à deux ou trois roues;
- 3) le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application de la directive modifiée 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et de la directive modifiée No 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route, en faisant tenir à la Commission de Coordination instaurée par le règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 précité des attributions en matière de contrôle technique routier;
- 4) le règlement grand-ducal du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation en y incorporant notamment, d'une part, une demande formulée par les représentations professionnelles du secteur automobile (FEGARLUX et ADAL) tendant à rendre possible l'essai d'un véhicule par un client (= conduite par le client lui-même) sous le couvert de plaques rouges et, d'autre part, une demande formulée par la Confédération Luxembourgeoise du Commerce tendant à annuler, pour des raisons financières et organisationnelles, l'obligation de mettre en conformité aux prescriptions du règlement grand-ducal du 17 juin 2003 précité les numéros et les plaques d'immatriculation des véhicules utilisés dans les secteurs des transports de marchandises ou de voyageurs qui ont été immatriculés avant le 1er juillet 2003 et qui sont financés moyennant crédit-bail (leasing), lorsqu'à la fin du contrat, le détenteur devient propriétaire;
- 5) le règlement grand-ducal 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 en y intégrant les taux des avertissements taxés à décerner en cas d'infraction aux dispositions nouvelles créées par le projet de règlement grand-ducal sous examen.

Ces modifications constituent notamment des mesures d'exécution du projet de loi modifiant la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques qui fournit la base légale pour les innovations suivantes:

- a) substitution d'un contrôle de conformité au contrôle technique actuel avant première immatriculation pour les véhicules couverts par un certificat de conformité communautaire;
- b) possibilité d'une dispense du contrôle technique lors d'un changement de propriétaire;
- c) modifications relatives au contrôle technique des tracteurs, des machines automotrices et des véhicules traînés;
- d) introduction du contrôle technique routier;
- e) allègement en matière du contrôle technique des véhicules historiques;
- f) extension des possibilités d'utilisation des plaques rouges.

\*

## B) COMMENTAIRE DES ARTICLES

### Modifications de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

#### *Ad article 1er*

Les rubriques 1. à 28. du premier article modifient à divers égards les définitions reprises à l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. Les définitions existantes relatives aux autocars (rubrique 3.), aux autobus (rubrique 4.), aux tracteurs (rubrique 5.), aux cyclomoteurs et aux motocycles ainsi qu'aux véhicules y assimilés (rubrique 8.), aux remorques, semi-remorques et véhicules traînés (rubrique 9.), aux masses (rubrique 10.), aux dépanneuses (rubrique 11.), aux voitures à personnes (rubrique 12.), aux autocars et autobus articulés (rubrique 13.), aux camionnettes (rubrique 15.), aux camions (rubrique 16.), aux tracteurs de semi-remorques (rubrique 17.), aux essieux (rubrique 19.) ainsi qu'aux ambulances (rubrique 26.) sont adaptées à la terminologie des directives communautaires, tandis que des définitions nouvelles relatives aux véhicules routiers (rubrique 1.), aux machines automotrices (rubrique 2.), aux tracteurs à grande vitesse (rubrique 6.), aux véhicules tout terrain (rubrique 22.), aux motor-homes (rubrique 23.), aux caravanes (rubrique 24.), aux véhicules blindés (rubrique 25.), aux corbillards (rubrique 27.) ainsi qu'aux grues mobiles (rubrique 28.) sont ajoutées au relevé des définitions prévues audit article 2.

Les prédites définitions modifiées ou nouvellement introduites ont pour la plus grande partie été reprises des différentes directives communautaires relatives à l'homologation et à la réception par type des véhicules routiers, soit notamment la directive 70/156/CEE relative à la réception des véhicules à moteur à quatre roues et de leurs remorques, la directive 74/150/CEE relative à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues, la directive 2002/24/CE relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues ainsi que de la directive 97/27/CE relative aux masses et dimensions de certaines catégories de véhicules à moteur et de leurs remorques.

Les définitions énumérées aux rubriques suivantes requièrent d'être commentées en détail:

- *rubrique 5:* Conformément à la terminologie reprise des directives communautaires, les termes „tracteur agricole“ et „tracteur industriel“ vont disparaître pour laisser place au seul terme „tracteur“, (à ne pas confondre avec la définition reprise à la rubrique 38° du tracteur de semi-remorque, assimilé au camion);
- *rubrique 6:* Pour faire la différence entre les tracteurs dont la vitesse par construction ne dépasse pas 40 km/h et ceux dont la vitesse par construction dépasse 40km/h, le terme „tracteur à grande vitesse“ est introduit. Cette différenciation a des incidences sur le contrôle technique de ces véhicules (cf. projet de loi) et sur l'âge d'accès à leur conduite (cf. article 4 du présent projet de règlement grand-ducal);
- *rubrique 9:* Les définitions des directives communautaires ayant trait aux remorques et semi-remorques sont regroupées sous la rubrique 19°. A la lettre e) il est proposé d'augmenter la vitesse maximale autorisée des véhicules traînés non soumis au contrôle technique de 25 km/h à 40 km/h, en contrepartie de l'introduction obligatoire du contrôle technique périodique pour les tracteurs dont la

vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h sans dépasser 40km/h et dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, lorsqu'ils sont destinés à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h (cf. article 4 du projet de loi);

- *rubrique 10*: Les définitions des directives communautaires ayant trait aux masses sont regroupées sous la rubrique 23;
- *rubrique 21*: Il est proposé de ne considérer les taxis, les motor-homes, les autocars, les autobus, les ambulances, les dépanneuses, les camions, les tracteurs de semi-remorques, les tracteurs de remorques, les tracteurs et les machines automotrices comme véhicules historiques que si la date de leur première mise en circulation ou immatriculation remonte à plus de 35 ans.

Lors de l'introduction de la notion du véhicule historique en 1998, il avait été retenu de considérer un véhicule comme historique dès que l'année de sa première mise en circulation remontait à plus de 25 ans. Pour les motocycles, les camions, les tracteurs de semi-remorques, les tracteurs agricoles et industriels et les machines ce délai avait été porté à 30 ans. Or, il s'est avéré depuis lors que bon nombre de véhicules de la deuxième catégorie continuent à être utilisés et à circuler normalement sur la voie publique, même au-delà d'un âge de 30 ans.

La fréquence du contrôle technique périodique étant de deux ans pour les véhicules historiques, il paraît difficilement concevable, tout particulièrement d'un point de vue de la sécurité des usagers de la voie publique et à plus forte raison de celle des personnes transportées dans des conditions normales dans des véhicules soi-disant historiques, mais continuant à servir à un usage normal, de soumettre à une fréquence de contrôle moins sévère des véhicules anciens et plus exposés à l'usure, que des véhicules plus récents, pour lesquels la fréquence de contrôle varie entre 6 mois et 1 an. Dès lors, il est prévu de rapprocher l'âge d'accès au statut de véhicules historiques de l'âge réel à partir duquel ces véhicules ne sont plus utilisés sur la voie publique dans le cadre d'une exploitation courante normale.

Dans cet ordre d'idées, l'âge légal à partir duquel un véhicule de la catégorie taxi, motor-home, autocar, autobus, ambulance, dépanneuse, camion, tracteur de semi-remorque, tracteur de remorque, tracteur et machine automotrice est porté de 30 à 35 ans.

#### *Ad article 2*

Les définitions de cet article sont reprises textuellement des annexes des directives modifiées 70/156/CEE en ce qui concerne les véhicules à moteur à quatre roues et leurs remorques, 74/150/CEE en ce qui concerne les tracteurs à roues et 2002/24/CE en ce qui concerne les véhicules à moteur à deux ou trois roues. Dans le souci d'améliorer la concordance entre la législation routière nationale et les directives CE afférentes, il a en effet paru opportun d'introduire dans le Code de la Route les catégories de véhicules telles qu'elles sont définies sur le plan communautaire.

#### *Ad article 3*

*chiffre 1.*: p.m.

*chiffre 2.*: A l'état actuel de la réglementation, un tracteur (agricole, forestier ou industriel), non soumis à l'obligation du contrôle technique, peut traîner un ou plusieurs véhicules traînés à une vitesse maximale de 25 km/h. La situation réelle vécue sur le terrain est toutefois fortement différente de la situation légalement autorisée: les véhicules agricoles traînés, attelés à des tracteurs agricoles modernes, sont très souvent déplacés sur la voie publique avec des vitesses dépassant largement la vitesse légalement autorisée de 25 km/h, ceci tout particulièrement dans le cas où le véhicule tractant est un tracteur à grande vitesse, c.-à-d. à puissance élevée.

Afin de remédier de façon appropriée et durable à cette situation peu satisfaisante, tout en tenant par ailleurs compte de la pratique effective, il est prévu de relever la vitesse maximale du véhicule traîné de 25 km/h à 40 km/h, sachant toutefois que le propriétaire d'un tracteur qui veut profiter de cette augmentation de la vitesse admise doit dorénavant soumettre son tracteur au contrôle technique périodique.

Par contre, le propriétaire d'un tracteur ou d'une machine automotrice dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h sans dépasser 40 km/h et dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg peut aussi opter pour continuer à utiliser son véhicule dans les conditions de circulation actuellement prévues par le Code de la Route. Dans cette deuxième hypothèse où le véhicule de traction ne sera pas soumis à une vérification régulière de ses organes techniques et notamment de sa puissance de freinage, celui-ci ne pourra pas traîner de véhicule(s) traîné(s) à une vitesse supérieure à 25 km/h.

*Ad article 4*

Le chiffre 1 de cet article prévoit l'abolition du troisième alinéa de l'article 73 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, étant donné que cet alinéa fait double emploi avec la lettre A) de l'alinéa suivant. En effet, les deux textes visés reprennent tous les deux les catégories de véhicules pouvant être conduit par une personne ayant atteint l'âge de 16 ans.

Alors que la réglementation nationale ne connaissait jusqu'à présent que le tracteur (agricole ou industriel) dont la vitesse maximale était limitée à 40 km/h, le projet de règlement sous examen introduit en outre la notion du tracteur à grande vitesse (TGV). Pour cette raison, le chiffre 2 de cet article précise que les adolescents âgés de 16 ans ne peuvent conduire sur la voie publique, dans un rayon de 15 km autour de la ferme, qu'un tracteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h. Cette modification ne change pourtant rien à la situation actuelle, où la conduite d'un tracteur agricole, dans un rayon de 15 km autour de la ferme est autorisée à partir de l'âge de 16 ans. En ce qui concerne toutefois les TGV, des raisons évidentes de sécurité s'opposent à une extension du régime précité et requièrent des dispositions que la conduite des TGV soit limitée à des personnes ayant dépassé l'âge de 18 ans.

En ce qui concerne les chiffres 3 et 5 ayant trait à la conduite de machines automotrices, les modifications proposées traduisent les changements requis pour garder la cohérence, d'une part, avec la nouvelle définition de la machine automotrice et, d'autre part, avec les conditions applicables pour les tracteurs. Il est prévu que les adolescents âgés de 16 ans au moins pourront dorénavant conduire une machine automotrice sur la voie publique dont la masse à vide ne dépasse pas 600 kg (actuellement 400 kg) et dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h (condition nouvellement introduite) et que les personnes âgées de 18 ans au moins pourront conduire une machine sur la voie publique dont soit la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h, soit la masse à vide dépasse 600 kg.

*Ad article 5*

Cet article prévoit de remplacer les termes „tracteur(s) agricole(s)“ et/ou „tracteur(s) industriel(s)“ par le terme „tracteur(s)“. Il ne demande pas d'autres commentaires.

*Ad article 6*

Les tracteurs agricoles et industriels ainsi que les véhicules utilitaires qui sont déjà immatriculés en tant que tels au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement pourront continuer à circuler sur la voie publique tout en restant classés dans leur ancienne catégorie aussi longtemps qu'ils resteront immatriculés au nom de la personne qui en est le propriétaire le jour de l'entrée en vigueur du présent règlement. Une mise en conformité aux nouvelles exigences sera toutefois requise au moment du prochain changement du propriétaire d'un tel véhicule. Ces précisions sont inscrites parmi les dispositions transitoires de l'article 176 du Code de la Route.

**Modifications du règlement grand-ducal du 27 janvier 2001  
fixant les modalités de contrôle technique des véhicules routiers**

*Ad article 7*

Le texte actuel de l'article 1er du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est complété par une référence à la directive modifiée 74/150/CEE relative à la réception des tracteurs agricoles ou forestiers à roues pour tenir compte de l'introduction du contrôle technique périodique pour certains tracteurs qui a e.a. pour objet de vérifier la conformité des tracteurs avec les prescriptions de la directive 74/150/CEE précitée. Par ailleurs, la référence à la directive modifiée 92/61/CEE relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues est actualisée par la prise en compte de la directive 2002/24/CE abrogeant la directive 92/61/CEE précitée.

*Ad article 8*

Dans son rapport, la Commission d'experts ayant procédé en 2002 à un audit de la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) conformément aux dispositions de l'article 40 du règlement grand-ducal du 27 janvier 2001, avait mis en doute le bien-fondé de l'actuel article 2 de ce règlement, désignant la SNCT comme seul organisme de contrôle technique, alors que cette façon de régler la compétence pourrait se heurter aux principes communautaires en matière de libre établissement. Eu

égard à cet avis de la Commission d'experts, l'article 2 actuel est abrogé et remplacé par une disposition à connotation plus générale. Le titre „Chapitre I L'organisme de contrôle technique“ est recalé en conséquence.

*Ad article 9*

Il s'agit de rectifier une erreur matérielle, le texte original ayant prévu que l'organisme de contrôle technique soit titulaire d'un agrément ministériel dès le 1er février 2001.

*Ad article 10*

Le texte proposé spécifie que le contrôle technique a lieu dans des centres de contrôle, à l'exception du contrôle technique routier, qui, comme l'indique son nom, a lieu sur la voie publique.

*Ad article 11*

Dans l'intérêt d'une meilleure structuration du texte du règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 précité, l'article 23 actuel est transféré à l'article 21 pour y former le deuxième alinéa.

*Ad article 12*

D'après la rédaction actuelle de l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité, les opérations de contrôle technique ont lieu tous les jours ouvrables de la semaine, du lundi au vendredi, en continu à partir de 7.30 heures jusqu'à au moins 17.00 heures.

Or, si les stations de contrôle à Sandweiler et à Esch-sur-Alzette sont effectivement ouvertes en continu suivant le prédit horaire, il s'avère qu'une ouverture continue de la station de contrôle à Wilwerwiltz n'est pas justifiée pour le moment.

Plutôt que de reprendre de façon figée la situation actuelle dans le texte du règlement grand-ducal, il est proposé de laisser au Ministre la prérogative de déterminer les heures d'ouverture des centres de contrôle, sur proposition de l'organisme de contrôle.

*Ad article 13*

L'article 13 énumère les modalités relatives à la possibilité pour le nouveau propriétaire de renoncer au contrôle technique d'un véhicule en cas de changement de propriétaire et de différer le contrôle technique jusqu'au prochain contrôle technique périodique en cas d'une transformation de nature à modifier une des caractéristiques techniques figurant dans son procès-verbal de réception ou dans son certificat de conformité, ceci conformément à l'article 4 du projet de loi introduisant un nouvel article 4bis dans la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, les alinéas 4 et 5 dudit article 4bis posant le principe de ces exemptions.

*Ad article 14*

*– paragraphe 1:*

Pour des raisons de clarté, l'article 24 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 est divisé en paragraphes.

*– paragraphe 2:*

Le nouvel article 4bis en projet de la loi du 14 février 1955 prévoit le remplacement du contrôle technique avant 1ère immatriculation par un simple contrôle de conformité. Le paragraphe 2 introduit les modalités de ce contrôle applicable aux véhicules nouvellement mis en circulation et couverts par un certificat de conformité délivré sur base des dispositions communautaires applicables, en remplacement du contrôle technique. Pour des raisons de sécurité, le contrôle de conformité des véhicules dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg comporte plus d'éléments que celui des véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg.

*Ad article 15*

Il est proposé d'énumérer désormais à l'article 26 du règlement grand-ducal du 27 janvier 2003 les cas où un procès-verbal de réception doit être établi ainsi que le contenu du procès-verbal de réception en question.

### Ad article 16

Les paragraphes 1 à 4 de l'article 27 du règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 reprennent le contenu des paragraphes 1 à 4 de ce même article 27. Eu égard à l'introduction progressive, sur le plan européen, de la réception communautaire dans l'intérêt de toutes les catégories de véhicules, les textes ont été revus et formulés de façon à pouvoir s'appliquer dorénavant à chaque type de véhicule tombant sous l'application de l'homologation globale communautaire.

Il est prévu en outre d'ajouter un nouveau paragraphe 5 qui reprend les dispositions de l'instruction ministérielle du 31 décembre 2002 dont question au chapitre „Considérations générales“ ci-dessus. Le problème de l'immatriculation au Luxembourg de véhicules non conformes est réglé depuis 1998 par une instruction ministérielle renouvelée d'année en année. La modification proposée du règlement grand-ducal du 27 janvier 2001 précité fournit l'occasion pour y intégrer les dispositions y relatives de cette instruction ministérielle du 31 décembre 2002 qui ne devra donc plus être prolongée de ce fait.

La directive 70/156/CEE dispose en son article 7 que „*Chaque Etat membre immatricule des véhicules neufs ou en permet la vente ou la mise en service pour des motifs ayant trait à leur fonctionnement si, et seulement si, ces véhicules sont accompagnés d'un certificat de conformité valide*“. L'article 4 de la directive 2000/25/CEE relative aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs destinés à la propulsion des tracteurs agricoles ou forestiers et modifiant la directive 74/150/CEE retient à son tour que „*Les Etats membres interdisent la première mise en circulation des moteurs et des tracteurs dont les émissions polluantes ne répondent pas aux prescriptions de la directive ...*“. Enfin, la directive 2002/24/CE prévoit dans son article 15 que „*Seuls les véhicules conformes à la présente directive peuvent être présentés pour première immatriculation*“ et en son article 7 que „*Pour chaque véhicule construit conformément au type réceptionné, un certificat de conformité ... est établi par le constructeur*“.

Au vu des dispositions communautaires précitées, les véhicules non conformes, c.-à-d. les véhicules qui

- soit ont été modifiés par rapport à leur prototype de base réceptionné,
- soit ne sont pas pourvus d'un certificat de conformité valide,
- soit ne répondent pas aux exigences réglementaires qui leur sont applicables en matière des émissions,

ne peuvent être immatriculés au Luxembourg et dans les autres Etats membres que sur base

- soit d'une réception pour véhicules produits en petite série;
- soit d'une réception pour véhicules conçus selon des techniques nouvelles incompatibles par nature avec une ou plusieurs exigences des directives communautaires;
- soit d'une réception nationale à titre isolé.

### Ad article 17

Cet article introduit deux nouveaux chapitres à insérer au règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité, dont celui sur le contrôle technique routier (transposition de la directive 2000/30/CE et de la directive 2003/26/CE) couvrira les articles 37 à 42 et celui sur la transformation de véhicules et les ateliers de transformation les articles 43 et 44.

L'article 37 définit les véhicules pouvant être soumis au contrôle technique routier conformément à l'article 2a) de la directive modifiée 2000/30/CE précitée.

En énumérant les éléments sur lesquels porte le contrôle technique routier, le 1er alinéa de l'article 38 transpose le paragraphe 1 de l'article 4 de la directive modifiée 2000/30/CE précitée. Le deuxième alinéa de l'article 38 transpose le troisième alinéa du troisième paragraphe de l'article 4 de la directive modifiée 2000/30/CE précitée. Le troisième alinéa transpose les dispositions du deuxième paragraphe de l'article 4.

L'article 39 énumère l'équipement usuellement nécessaire pour exécuter les opérations du contrôle technique sur route.

L'article 40 pose le principe que les contrôles techniques routiers sont effectués par des inspecteurs techniques assermentés, à l'instar de ce qui est prévu pour le contrôle technique dans les centres de contrôle.

L'article 41 transpose les dispositions du premier et du deuxième paragraphes de l'article 5 de la directive modifiée 2000/30 précitée.

Pour effectuer le contrôle technique routier et notamment pour assurer l'immobilisation des véhicules à contrôler, les inspecteurs techniques dont question à l'article 40 seront assistés par des fonctionnaires ayant le droit de donner des injonctions aux conducteurs et de se faire exhiber les documents requis. L'article 42 prévoit que cette mission sera assurée par l'administration des Douanes et Accises.

Conformément à l'article 4 du projet de loi sous examen, les articles 43 et 44 énoncent les modalités relatives à l'agrément des ateliers de transformation et à leurs activités. Cette réglementation s'avère nécessaire du fait que le projet de loi prévoit que dans le cas d'une transformation d'un véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, le contrôle technique doit avoir lieu avant la remise en service du véhicule transformé, sauf dans le cas où le véhicule est soumis au contrôle technique périodique et que la transformation visée a été réalisée selon les règles de l'art par un atelier agréé par le Ministre des Transports. Cette transformation doit être documentée moyennant une attestation de transformation dont les modalités sont prescrites à l'article 43, l'article 44 posant des conditions d'agrément d'un atelier de transformation.

#### *Ad article 18*

L'insertion des nouveaux chapitres VII. „Le contrôle technique routier“ et VIII. „La transformation de véhicules et les ateliers de transformation“ dans le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité entraîne la renumérotation conséquente des chapitres et articles qui suivent ces chapitres. Cet article ne demande pas d'autres commentaires.

#### *Ad article 19*

##### *– chiffre 1:*

Comme le projet de loi propose de traiter les contrôles techniques obligatoires au paragraphe 1er d'un nouvel article 4bis à insérer, le titre du tableau A relatif au tarif à appliquer pour ces contrôles techniques doit être adapté en conséquence en faisant référence au nouvel article 4bis précité.

##### *– chiffre 2:*

L'ajout de la phrase telle que proposée permet de fixer le prix d'un contrôle de conformité à un niveau plus favorable que le prix d'un contrôle technique. Vu que pour un contrôle technique „normal“ le tarif pour le contrôle des émissions (tarif C-8°) vient s'ajouter au tarif respectif du tableau A et vu par ailleurs que le tarif C-8° ne s'appliquera évidemment pas pour les véhicules neufs lors du contrôle de conformité, la réduction accordée est de 3,70 euros/véhicule.

##### *– chiffre 3:*

Ce chiffre prévoit de remplacer le terme „tracteur industriel“ par le terme „tracteur“ (cf. article 5 du présent projet de règlement grand-ducal). Il ne demande pas d'autre commentaire.

##### *– chiffre 4:*

L'unique changement prévu par rapport au tableau F actuel consiste dans la référence qui est faite à l'article 43 pour pouvoir appliquer le tarif réduit de moitié au cas de figure où la transformation d'un véhicule a été réalisée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes par un expert technique dans un atelier de transformation agréé par le Ministre et où elle a été documentée par une attestation de transformation réglementaire.

##### *– chiffre 5:*

Conformément aux recommandations de la Commission européenne, le contrôle technique routier sera gratuit. Par contre, tout contrôle technique complémentaire dans un centre de contrôle conformément aux prescriptions du troisième alinéa de l'article 41 précité sera sujet au paiement du tarif habituel.

*Ad article 20*

Cet article reprend les dispositions de l'ancien article 46 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité en adaptant toutefois la référence aux articles visés.

*Ad article 21*

Cet article expose les dispositions transitoires nécessaires à l'introduction du contrôle technique des tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 40km/h ainsi que des tracteurs et des machines automotrices dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h sans dépasser 40 km/h et dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, pour autant que ceux-ci soient destinés à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h.

**Modifications du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 portant application de la directive modifiée No 88/599/CEE du Conseil du 23 novembre 1988 sur des procédures uniformes concernant l'application du règlement (CEE) No 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et de la directive modifiée No 95/50/CE du Conseil du 6 octobre 1995 concernant des procédures uniformes en matière de contrôle des transports de marchandises dangereuses par route**

*Ad article 22*

Cet article ne fait qu'adapter le titre du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 précité en y intégrant les conditions d'organisation des contrôles prévus par la directive modifiée 2000/30/CE précitée.

*Ad article 23*

Cet article transpose l'article 3 de la directive modifiée 2000/30/CE précitée.

*Ad article 24*

Cet article transpose l'article 7 de la directive modifiée 2000/30/CE précitée.

**Modifications du règlement grand-ducal du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation**

*Ad article 25*

Actuellement, la législation routière ne permet pas à un client d'un garage d'essayer sous le couvert de plaques rouges un véhicule qu'il veut acquérir. La modification proposée y remédie, à condition notamment d'établir entre le garagiste, titulaire des plaques rouges, et le client conduisant un véhicule du garage sous le couvert de ces plaques.

*Ad article 26*

Le premier alinéa de cet article qui modifie le deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 16 du règlement grand-ducal du 17 juin 2003 précité introduit tout d'abord la nouvelle référence au paragraphe 5 (antérieurement: paragraphe 4) de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée énonçant la réimmatriculation d'un véhicule suite à la péremption de la carte d'immatriculation.

Le même alinéa tient compte d'une demande formulée par la Confédération Luxembourgeoise du Commerce tendant à annuler l'obligation de mettre en conformité avec les prescriptions du règlement grand-ducal du 17 juin 2003 précité les numéros et les plaques d'immatriculation des véhicules utilisés dans les secteurs des transports de marchandises ou de voyageurs qui ont été immatriculés avant le 1er juillet 2003 et qui sont financés moyennant crédit-bail (leasing), lorsqu'à la fin du contrat, l'entreprise dont le nom figurait déjà sur la carte d'immatriculation en tant que détenteur du véhicule en devient le propriétaire. Cette demande est motivée par les considérations financières et organisationnelles suivantes:



- une entreprise sujette au paiement de la redevance routière (Eurovignette) doit s’acquitter d’une nouvelle vignette dès le changement de la plaque d’immatriculation et demander le remboursement de la taxe correspondant aux mois complets restants de la période pour laquelle le droit d’usage a été payé, la demande de remboursement étant sujette au paiement d’une taxe administrative de 25 euros;
- l’appareil embarqué (on-board-unit) pour l’acquiescement automatique de la nouvelle taxe autoroutière en Allemagne (LKW-Maut) doit subir, en cas d’un changement de la plaque d’immatriculation, une réinitialisation des données enregistrées dans l’appareil avec de nouveaux frais occasionnés par l’intervention d’un atelier agréé et des pertes dues respectivement au temps pendant lequel le véhicule est immobilisé en raison des travaux de réinitialisation des données et, le cas échéant, au temps que le véhicule reste interdit à la circulation sur les autoroutes en Allemagne en l’absence de carte valable;
- les mêmes problèmes se poseront dès l’introduction du système de péage au moyen de boîtiers récepteurs (GO-Box) en Autriche à partir du 1er janvier 2004.

Au vu de ces arguments et du fait que le détenteur du véhicule en leasing figurait déjà sur la carte grise du véhicule avant d’en devenir le nouveau propriétaire, le texte de cet alinéa est adapté de façon à ce que lors de la reprise par le détenteur d’un véhicule, la mise en conformité puisse être reportée au moment du changement de l’utilisateur effectif du véhicule. Cette pratique, tout en se limitant aux seuls véhicules qui ont été repris par leur ancien détenteur et non à ceux qui deviendraient la propriété d’un nouvel utilisateur, ne se limite toutefois pas aux véhicules des secteurs des transports de marchandises ou de voyageurs, mais est généralisée pour tout véhicule ayant fait l’objet d’un contrat de location-vente entre l’ancien propriétaire et un détenteur qui en devient le nouveau propriétaire.

En ce qui concerne les véhicules historiques dont question dans le même alinéa, rien ne change par rapport à la réglementation actuelle.

Au deuxième alinéa de ce même article, l’occasion est saisie, d’une part, pour élargir le spectre des alternatives possibles pour la mise en conformité d’un numéro d’immatriculation du type „2 lettres – 3 chiffres“ en fournissant la possibilité de compléter les 3 chiffres par un chiffre supplémentaire à n’importe quel endroit de ce bloc numérique, et, d’autre part, pour énoncer le principe prévu pour la mise en conformité d’un numéro d’immatriculation composé d’une lettre et de quatre chiffres.

**Modifications du règlement grand-ducal 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**

*Ad article 27*

Cet article se propose de modifier le catalogue des avertissements taxés qui figure en annexe du règlement grand-ducal du 26 août 1993 précité pour y reprendre les taux des avertissements taxés à décerner en cas d’infraction aux dispositions du présent projet de règlement grand-ducal.

L’adaptation du catalogue des avertissements taxés aux changements des textes réglementaires du Code de la Route et du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité et la nécessité de compléter ce catalogue par les infractions relatives aux nouvelles dispositions y ajoutées s’imposent comme corollaire à toute modification du Code de la Route et du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité.

Comme les modifications en question sont fonction des amendements, un exposé des motifs spécifique et un commentaire des articles pour commenter les changements du relevé des avertissements taxés devient superflu.

*Ad article 28*

p.m. (formule exécutoire).

