

N° 5256<sup>4</sup>

## 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**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DE L'ECONOMIE, DE L'ENERGIE,  
DES POSTES ET DES TRANSPORTS**

(6.5.2004)

La Commission se compose de: M. John SCHUMMER, Président; M. Gusty GRAAS, Rapporteur; M. François BAUSCH, M. Lucien CLEMENT, Mme Mady DELVAUX-STEHRÉS, Mme Agny DURDU, M. Fernand GREISEN, M. Norbert HAUPERT, M. Marcel SAUBER, M. Nicolas STROTZ et M. Marc ZANUSSI, Membres.

\*

**ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé le 2 décembre 2003 par Monsieur le Ministre des Transports. Le Conseil d'Etat a émis son avis le 30 mars 2004. Suite à cet avis le Gouvernement a introduit auprès du Conseil d'Etat une série d'amendements en date du 19 avril 2004. La Haute Corporation a rendu son avis le 4 mai 2004. La Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a désigné Monsieur Gusty Graas comme rapporteur dans sa réunion du 30 avril 2004. Lors de cette réunion, il a été procédé à l'examen du projet de loi, de l'avis du Conseil d'Etat et des amendements gouvernementaux adoptés à la suite de cet avis. Dans sa réunion du 6 mai 2004, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports a examiné l'avis complémentaire de la Haute Corporation du 4 mai 2004 et a adopté le présent projet de rapport.

\*

**INTRODUCTION**

Le projet de loi sous examen a pour objet, d'une part, d'instaurer des mesures allégeant les procédures administratives relatives au contrôle technique, de renforcer la base légale pour la transposition des directives communautaires en matière de réception automobile et de transposer 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. D'autre part, le projet de loi se propose d'agencer la répartition des compétences de l'Etat et des communes en matière de réglementation et de signalisation routières en vue de mieux aligner celles-ci sur les attributions et les responsabilités en matière de gestion routière, tout en veillant à alléger les procédures à respecter par les autorités locales en relation avec des réglementations routières ad hoc dont l'effet est limité dans le temps.

Par ailleurs, compte tenu des oppositions formelles du Conseil d'Etat en relation avec notamment la base légale défailante pour l'organisation du contrôle technique et la formation post-permis introduite dans la législation routière lors d'amendements légaux antérieurs, il est donné suite aux observations de la Haute Corporation soucieuse de voir la législation routière en point conforme aux principes de notre loi fondamentale tels que interprétés dans la récente jurisprudence de la Cour constitutionnelle. Enfin, il

est prévu d'introduire une base légale permettant le traitement des données relatives aux décisions judiciaires et des données médicales qui ont trait à la gestion du permis de conduire.

### **I. L'allègement des procédures administratives en matière de contrôle technique**

La déclaration gouvernementale du 12 août 1999 a retenu que „*le Gouvernement examinera les moyens pour alléger les contraintes administratives inhérentes au contrôle technique des véhicules. Il étudiera en particulier l'opportunité de l'espacement des contrôles périodiques et l'organisation de l'inspection technique, en dehors des stations de contrôle, dans des entreprises agréées à ces fins*“.

Le projet de loi sous rubrique prévoit de simplifier la procédure lors de la première immatriculation des voitures, des voitures commerciales, des véhicules utilitaires et des motocycles dans le sens que le traditionnel contrôle technique sera remplacé par un simple contrôle de conformité, simplification qui est rendue possible grâce à l'existence du certificat de conformité qui constitue une sorte de garantie technique que le constructeur est censé joindre à tout véhicule mis sur le marché commun et qui doit être émis en application des exigences du droit communautaire.

Dans ce contexte, il convient également de relever qu'il ne sera dorénavant plus nécessaire de soumettre un véhicule, en cas de changement de propriétaire, à un contrôle technique pour autant que le certificat de contrôle technique soit valable. Cette simplification est cependant soumise à l'obligation du nouveau propriétaire de renoncer explicitement à un contrôle spécial avant la réimmatriculation à son nom du véhicule d'occasion qu'il a acquis. A l'époque ce contrôle obligatoire avait été introduit pour protéger le nouveau propriétaire contre des défauts ou des non-conformités du véhicule dont il venait de faire l'acquisition.

Toujours dans ce même ordre d'idées le projet de loi sous examen prévoit de dispenser les voitures historiques datant d'avant le 1er janvier 1950 d'un contrôle technique. Il convient de relever à cet égard que la „Lëtzebuerger Oldtimer Federatioun a.s.b.l.“ a salué l'introduction de cette disposition, et que, tout comme les autres allègements prévus, cette disposition a eu un appui formel tant de la part des milieux professionnels concernés que de l'Automobile Club.

Quant aux critiques formulées par les milieux des collectionneurs de voitures anciennes face à l'augmentation du seuil d'âge pour les taxis, ambulances et autres poids lourds de 30 à 35 ans, il faut rappeler qu'un nombre certain de ces véhicules continuent à être utilisés et circulent normalement sur la voie publique au-delà d'un âge supérieur à 30 ans. Or, dans la mesure où un véhicule est utilisé normalement, les règles de sécurité technique usuellement applicables doivent primer de l'avis de la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports.

S'agissant des réserves du **Conseil d'Etat** en ce qui concerne l'attribution du Ministre des Transports de charger de l'exécution du contrôle technique des véhicules routiers un ou plusieurs organismes publics ou privés selon des modalités à fixer par règlement grand-ducal, le Gouvernement a suivi dans ses amendements les observations formulées en fixant le cadre légal de l'agrément par référence aux dispositions du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Au sujet de l'agrément et des ateliers de transformations qui seraient agréés par le Ministre des Transports, le Conseil d'Etat craint que cette disposition ne se heurte au principe de la liberté de commerce qui selon la Constitution ne souffre d'autres restrictions que celles prévues par une loi. Les amendements gouvernementaux en tiennent compte, permettant au Conseil d'Etat de lever son opposition formelle dans son avis complémentaire du 4 mai 2004.

L'article 4bis paragraphe 3 dispose que: „*Les opérations de contrôle 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.*“ Le Conseil d'Etat s'est demandé si l'organisation de cette formation ne devrait pas être réglée par voie de règlement grand-ducal conformément à l'article 36 de la Constitution. Le Gouvernement a donné suite à l'objection de la Haute Corporation dans ses amendements du 16 avril 2004.

Les dispositions retenant à l'article 4ter que le Gouvernement peut charger de l'exclusivité de la formation complémentaire à l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire un ou plusieurs organismes publics et privés ne trouve pas non plus l'assentiment du Conseil d'Etat pour les mêmes raisons que celles déjà évoquées en relation avec une disposition analogue relative à

l'organisation de l'inspection technique automobile. De ce fait, les amendements gouvernementaux fixent le cadre des conditions à remplir pour l'agrément par référence aux dispositions du règlement grand-ducal modifié du 8 mai 1999 relatif aux matières de la formation complémentaire de l'instruction préparatoire au permis de conduire pour dispenser cette formation.

Le projet de loi introduit le contrôle technique pour les tracteurs à grande vitesse. Il s'agit de tracteurs qui par construction dépassent la vitesse de 40 km/h. Tout comme pour les voitures particulières, la périodicité du contrôle sera de 3 ans et demi et ensuite tous les ans. Par ailleurs, si le propriétaire d'un tracteur agricole qui n'atteint pas une vitesse par construction de 40 km/h veut y atteler une ou plusieurs remorques agricoles tout en souhaitant conduire l'ensemble à une vitesse supérieure à 25 km/h, il devra soumettre le tracteur au contrôle technique. Par contre en omettant de ce faire, la situation réglementaire actuelle autorisant la circulation des convois agricoles à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h continuera à s'appliquer. Dans la première hypothèse, le tracteur (et uniquement le tracteur, les remorques agricoles n'étant pas visées) devra être présenté à l'inspection technique, trois ans et demi à compter de la première immatriculation et ensuite tous les deux ans. Dans la seconde hypothèse, le tracteur reste exempté du contrôle technique.

Dans son avis, la Chambre d'agriculture souligne que „*les contrôles doivent être organisés de façon à limiter au plus les durées de déplacement des véhicules agricoles concernés et de préférence pendant la période hivernale (novembre-février) afin de perturber au minimum les activités de l'exploitation*“. La Commission estime qu'il s'agit là d'une modalité d'organisation pratique de l'inspection des véhicules agricoles pour laquelle une solution devra être trouvée dans le contact direct entre la représentation professionnelle des milieux agricoles et l'organisme de contrôle technique.

## **II. La transposition des directives**

### ***Le renforcement de la base légale pour la transposition des directives communautaires en matière de réception automobile***

Le projet de loi sous rubrique prévoit de renforcer la base légale de la transposition des directives communautaires en matière de réception automobile. Le contenu de ces directives, tel que l'exposé des motifs le formule, est repris en droit national interne par 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 directives ainsi que de la sanction des règlements des Communautés européennes en matière économique, technique, agricole, forestière, sociale et en matière de transports.

Cependant le Conseil d'Etat estime que la troisième phrase du paragraphe 4 de l'article 2 est trop vague pour servir de base légale aux règlements grand-ducaux comportant les mesures d'exécution. Les amendements gouvernementaux remédient à cette situation en spécifiant que „*ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux*“.

### ***La transposition de la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement et du Conseil du 6 juin 2000***

Le contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant au sein de l'Union européenne est instauré. Il ressort du commentaire des articles que le contrôle technique routier sera mis en œuvre par les inspecteurs de l'organisme de contrôle technique avec l'aide des agents de l'administration des Douanes et Accises. Ce contrôle permettra d'immobiliser sur la route des poids lourds luxembourgeois et étrangers en vue de procéder à un contrôle technique inopiné. Dans la mesure où des irrégularités seraient constatées, le véhicule contrôlé sera, selon le cas, soit conduit au centre de contrôle technique le plus proche pour y subir une inspection complète, soit il sera interdit à la circulation si le défaut constaté est jugé suffisamment grave pour justifier pareille mesure. Les agents des douanes seront habilités pour procéder à l'immobilisation des véhicules et à la vérification des documents de transports, les agents du contrôle technique examineront pour leur part la conformité technique des véhicules. Le rapporteur est à se demander s'il ne serait pas opportun d'étendre les missions des agents des douanes en sorte à ce que ceux-ci soient habilités de façon générale à pouvoir constater et sanctionner par un avertissement taxé sur un véhicule lourd contrôlé dans le cadre d'un contrôle portant sur le respect de la législation sur les transports routiers des irrégularités en relation avec les dispositions sur l'équipement technique ou les papiers de bord.

### **III. La nouvelle définition des compétences de l'Etat et des communes en matière de réglementation et de signalisation routières**

Le but poursuivi par les nouvelles dispositions retenues relève du souci de concourir à un équilibre qui satisfasse à la fois aux contraintes découlant de la recherche d'un maximum d'efficacité des interventions de l'Etat et à l'autonomie communale.

Ainsi les compétences entre l'Etat et les communes sont-elles clarifiées. Les communes restent compétentes pour la réglementation sur la voirie vicinale et sur la voirie de l'Etat pour autant que celle-ci se situe à l'intérieur des agglomérations. La réglementation de la circulation sur la voirie étatique en dehors des localités continuera à relever de la compétence exclusive du pouvoir réglementaire étatique, s'articulant en principe sous forme de règlement grand-ducal et, en cas d'urgence dans la mesure où il s'agit de prescriptions censées ne pas produire leurs effets au-delà de 3 mois, d'un règlement pris en commun par le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Transports. Par ailleurs, les règlements temporaires pris par les autorités communales, – normalement par la voie de l'urgence par le collège des bourgmestre et échevins –, n'auront plus besoin de faire l'objet d'une confirmation par le conseil communal et d'une approbation par le Ministre de l'Intérieur et le Ministre des Transports, si leur effet est limité à 72 heures.

Le SYVICOL (Syndicat des Villes et Communes Luxembourgeoises) salue particulièrement les mesures tendant à autoriser le collège des bourgmestre et échevins à décréter des règles de circulation dans les limites du pouvoir réglementaire communal qui sont dispensées de l'approbation ministérielle usuellement requise si leur effet n'excède pas le délai précité de 72 heures.

### **IV. La base légale relative au traitement des données**

Suivant les explications des auteurs du projet de loi, il est introduit une base légale permettant le traitement de 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 du Contrôle Technique à laquelle cette gestion a été déléguée pour partie en vertu de la loi du 30 juillet 2002. Afin de suffire aux dispositions de la loi sur la protection des données à caractère personnel, il est expressément précisé que la Société Nationale de Contrôle Technique mandatée de par la loi à concourir à côté du Ministère des Transports à la gestion administrative des immatriculations automobiles et des permis de conduire à faire fonction de sous-traitant du Ministère des Transports dans le cadre du traitement des données personnelles susceptibles d'être utilisées dans le cadre des missions précitées.

\*

### **CONCLUSION**

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission de l'Economie, de l'Energie, des Postes et des Transports recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous examen dans la teneur qui suit:

\*

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

**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:

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

**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 par des règlements grand-ducaux. Sera passible d'un emprisonnement de 8 jours à 1 an et d'une amende de 251 à 5.000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura importé ou mis en vente des véhicules routiers ou des éléments et composants de véhicules routiers non conformes aux exigences des directives communautaires. Le jugement de condamnation prononcera 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 défektivité 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 défektivité 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 défektivité 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 défektivité 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 de transformation légalement établi.

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 3.500 kg.
- 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. Ces organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le Ministre des Transports.

Aux fins de l'obtention de cet agrément, l'organisme de contrôle doit:

- justifier d'un système d'assurance-qualité qui porte au moins sur sa structure organisationnelle, sur la qualification de son personnel, sur l'indépendance de son jugement, sur son impartialité dans le cadre de ses activités de contrôle ainsi que sur l'organisation pratique du contrôle technique et sur la validation, l'archivage et le traçage de ses résultats et à partir du 1er janvier 2006, d'une certification d'assurance-qualité;
- avoir conclu une assurance pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde;
- tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, informations et données renseignant sur l'état des centres exploités de même que sur les moyens et mesures de protection et de prévention mis en œuvre;
- disposer d'au moins trois centres de contrôle qui doivent être sa propriété ou être mis à sa disposition sur une base contractuelle d'une durée initiale minimale de dix ans, le rayon de convocation des véhicules soumis à l'immatriculation au Luxembourg ne devant excéder 30 km pour aucun des centres exploités.

Les conditions auxquelles doivent répondre le système d'assurance-qualité, les modalités de mise en place de la certification d'assurance-qualité ainsi que l'infrastructure et l'équipement dont doit disposer chaque centre de contrôle sont déterminées 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 règlement grand-ducal. 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. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le Ministre des Transports.

Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

- avoir fait l'objet d'une certification d'assurance-qualité;
- disposer d'un centre de formation qui comporte au moins trois pistes d'exercices ainsi que d'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés;
- occuper des moniteurs
  - ayant les connaissances linguistiques et pédagogiques requises pour enseigner la formation dispensée par le centre;
  - détenant depuis trois ans au moins la catégorie de permis de conduire prescrite pour la conduite des véhicules utilisés pour la formation pratique;
  - justifiant d'une pratique régulière de la conduite des véhicules en question;
  - ayant participé pendant les derniers douze mois à un cours de formation continue d'au moins deux jours dans un autre centre de conduite qui dispense une formation conforme aux exigences du présent article;
- avoir conclu une assurance pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Les modalités de mise en place de la certification d'assurance qualité et le détail des conditions auxquelles doivent répondre les moniteurs ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.

Sans préjudice de l'observation de la législation concernant la conservation de la nature et des ressources naturelles le Gouvernement est autorisé à acquérir les terrains et à faire procéder à l'aménagement de l'infrastructure requise pour dispenser cette formation. Les travaux en cause sont déclarés d'utilité publique.

Le prix que le ou les organismes de formation sont autorisés à percevoir à charge des candidats aux cours de formation précités est fixé par règlement grand-ducal.“

**Art. 5.**– 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 3<sup>e</sup> 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 parqué en contravention aux dispositions légales ou réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation routière ou de la sécurité publique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation routière ou pour l'accès aux propriétés publiques ou privées longeant la voie publique, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé aux véhicules servant aux transports d'handicapés physiques ou aux véhicules à l'arrêt, en vue notamment d'effectuer l'appro-

visionnement 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 déficiences 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.“

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

Luxembourg, le 6 mai 2004

*Le Rapporteur,*  
Gusty GRAAS

*Le Président,*  
John SCHUMMER