

N° 5366²

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2005-2006

PROJET DE LOI

modifiant

- a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

* * *

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
<i>Amendements gouvernementaux</i>	
1) Dépêche de la Secrétaire d'Etat aux Relations avec le Parlement au Président de la Chambre des Députés (19.5.2006)	1
2) Commentaire introductif	2
3) Texte des amendements gouvernementaux	3
4) Commentaire des articles	13
5) Texte amendé	19

*

**DEPECHE DE LA SECRETAIRE D'ETAT AUX RELATIONS AVEC LE
PARLEMENT AU PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES DEPUTES**

(19.5.2006)

Monsieur le Président,

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

A cet effet, je joins en annexe le texte des amendements avec une note introductive, le commentaire des articles ainsi que le texte coordonné du projet de loi modifié.

Les avis des chambres professionnelles qui ont été sollicités vous parviendront dès réception.

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

*La Secrétaire d'Etat aux Relations
avec le Parlement,
Octavie MODERT*

*

COMMENTAIRE INTRODUCTIF

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre du programme de lutte contre l'insécurité routière par lequel le Gouvernement entend améliorer le bilan des accidents de la route.

Le Gouvernement visait avec son paquet de mesures légales et réglementaires (un projet de loi et un projet de règlement grand-ducal) déposé le 15 juillet 2004 à la Chambre des Députés à trouver une réponse à cette situation notamment, en généralisant le dépistage de stupéfiants en cas d'accident routier ayant causé des dommages corporels, en autorisant les contrôles préventifs et en créant un délit de conduite sous l'empire de stupéfiants.

Avec les présents amendements, le Gouvernement donne droit aux observations formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 avril 2005.

Dans ce même avis le Conseil d'Etat rend attentif au fait que „malgré le travail continu en matière de sécurité de la circulation consenti par les instances politiques et administratives en charge du dossier, les données restent accablantes et demandent un renforcement conséquent de la lutte contre l'insécurité de nos routes“.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement entend actualiser, en même temps, la législation existante en matière de seuils d'alcoolémie. Tout en se basant sur les résultats de nombreuses études ayant démontré sans équivoque l'effet négatif de la consommation de boissons éthyliques sur les facultés du conducteur ainsi que la corrélation directe entre le taux d'alcool et le risque d'accident, la Commission européenne a présenté en 1998 une proposition de directive visant à introduire un seuil maximal d'alcoolémie autorisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang dans l'ensemble de la Communauté. Entre-temps, la majorité des Etats membres de l'Union européenne (EU 25) ont introduit le taux légal d'alcoolémie préconisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang. Certains Etats membres ont même opté pour le seuil de 0,2 g d'alcool par litre de sang (Suède). D'autres encore ont introduit en sus des seuils plus bas (0,1/0,2 g d'alcool par litre de sang) pour certaines catégories d'usagers. A ce stade, seul le Royaume-Uni, l'Irlande et le Luxembourg maintiennent le seuil de 0,8 g d'alcool par litre de sang dans leurs législations nationales.

Par conséquent, les amendements que le Gouvernement entend dans ces conditions apporter au texte initial du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal précités comprennent notamment des dispositions visant à ramener le taux d'alcoolémie actuel de 0,8 à 0,5 g d'alcool par litre de sang et à introduire un seuil d'alcoolémie prohibé plus bas (0,2 g d'alcool par litre de sang) pour certaines catégories d'usagers de la route.

Par ailleurs, la conduite sous influence d'alcool sera assortie d'une composante pédagogique par la mise en place d'un système de stages de réhabilitation.

Sur demande des autorités concernées, le Gouvernement introduit le cadre légal pour la Police grand-ducale, l'Administration des Douanes et Accises et le Service de Renseignement de prendre des voitures en filature dans certaines conditions bien définies.

Suite aux amendements gouvernementaux, une renumérotation des articles du présent projet de loi a été nécessaire. Un tableau comparatif est joint au présent commentaire introductif aux fins d'une meilleure compréhension.

TEXTE DES AMENDEMENTS GOUVERNEMENTAUX

A. AMENDEMENT RELATIF A L'INTITULE

Le Gouvernement saisit l'occasion du présent projet de loi pour modifier certaines dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules nécessaires à la transposition en droit national des nouvelles dispositions de la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules.

Ainsi, il est ajouté un point c) nouveau à l'intitulé afin d'inclure la loi modifiée du 6 mars 1965 précitée, libellé comme suit:

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

*

B. AMENDEMENTS RELATIFS AUX DISPOSITIONS DU PROJET DE LOI INITIAL

1. Le Conseil d'Etat fait remarquer d'une part que l'inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse ne serait plus à considérer dans tous les cas comme une contravention grave, mais seulement si la vitesse constatée est supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée sur la voirie normale en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute. Il ne faudrait pas que d'aucuns aient l'impression que le législateur lui-même les confirme dans leur conviction que les limitations réglementaires de vitesse n'ont en définitive qu'un caractère contraignant relatif. Le Conseil d'Etat observe d'autre part que le terme „voirie normale“ signifie en fait „voirie de l'Etat“ et qu'il n'est certainement pas dans l'intention des auteurs du projet de loi de limiter la portée de l'article 7 à la voirie étatique. Le Conseil d'Etat se prononce par ailleurs pour le maintien du bout de phrase „, sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis“.

Amendement

1) Il est tenu compte des observations du Conseil d'Etat et le premier tiret du deuxième alinéa de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est libellé comme suit:

„- vitesse dangereuse selon les circonstances;“

2) Entre les 1er et 2ième tirets du deuxième alinéa du même article 7, il est inséré un nouveau tiret avec le libellé suivant:

„- inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée sur la voirie normale en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute, sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis;“

2. Le Conseil d'Etat signale, et ce de manière générale pour tout le texte, qu'au-delà du seuil minimal de l'amende correctionnelle (251 euros) il peut être procédé par chiffres arrondis et que par conséquent en cas d'adaptation du minimum de l'amende correctionnelle, il y a lieu d'écrire „500 euros“ et non pas „501 euros“.

Amendement

Suite à la proposition du Conseil d'Etat, le montant de 501 euros est remplacé par celui de 500 euros à l'article 9 modifié, à l'article 9bis nouveau, au deuxième alinéa du paragraphe 3 de l'article 11bis, au paragraphe 1er de l'article 12 et au deuxième alinéa du paragraphe 13 de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ainsi qu'au paragraphe 1er de l'ar-

Article 28 de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

3. Le Conseil d'Etat admet que la tolérance zéro est l'approche retenue par le projet de loi en question, en ce sens que la conduite sous l'influence de drogues illicites est punissable dès que la substance peut être décelée. Pourtant, le Conseil d'Etat marque son opposition formelle au quatrième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, en précisant que l'alinéa sous examen doit être revu, alors que dans sa teneur actuelle il serait incompatible avec le principe de la légalité des incriminations, qui entraîne la nécessité de définir les infractions en termes suffisamment clairs et de préciser le degré de répression pour en exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la portée des dispositions.

Il est tenu compte des observations du Conseil d'Etat et procédé à une reformulation générale du quatrième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée:

- Afin d'éviter toutes confusions inutiles, il est fait référence, de manière générale, à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie pour préciser clairement que les points 1 à 13 ne visent que les stupéfiants.
- Le Conseil d'Etat, dans son avis du 13 avril 2005, a souligné, à juste titre, que l'objectif du projet de loi ne doit pas consister dans la poursuite de la consommation de stupéfiants mais de la conduite d'un véhicule sous l'influence d'une de ces substances. Pour éviter toute possibilité de confusion sur ce point et tout en rappelant l'approche choisie de la „tolérance zéro“, le libellé du point 1 du nouveau paragraphe 4 est reformulé en remplaçant le terme „consommation“ par l'expression „présence dans l'organisme d'une des substances prévues par l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973“.
- Si l'examen de la sueur ou de la salive s'avère être concluant quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973, cette „présence“ est déterminée par une prise de sang et une prise d'urine. La quantité de sang prélevée doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang prélevée sera augmentée du double pour disposer d'un échantillon suffisant pour effectuer un bilan toxicologique aussi complet que possible.
- Il est inséré un nouveau point quatre afin de préciser que la preuve de la prise de sang fera foi. En effet, l'examen de la sueur, de la salive et des urines ne sont que des aides au dépistage présomptif, mais pas des preuves de la présence d'une substance dans un échantillon biologique. L'expertise toxicologique reste la seule possibilité de détecter objectivement de nombreuses drogues dans le sang.
- L'expression „signes manifestes caractéristiques d'une consommation“ est remplacée par celle de „sous l'emprise de“ vu qu'il n'existe pas de signes cliniques manifestes caractéristiques d'une consommation de drogues.
- Le terme „prise urinaire“ est remplacé par celui de „prise d'urine“ dans l'ensemble du texte.

Amendement

Il est pris note des observations du Conseil d'Etat et le quatrième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est amendé comme suit:

„1. Sera puni des peines prévues au paragraphe 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui aura conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues à l'alinéa 1, cette personne devra se soumettre à un examen de la sueur ou de la salive à effectuer par les membres de la police grand-ducale. Le choix de l'un des types d'examen susvisés est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

3. Si l'examen de la sueur ou de la salive dont question à l'alinéa 2 s'avère être concluant quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'alinéa 1, cet

état sera déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, *la quantité de sang sera augmentée du double.*

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

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

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

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

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

9. Pourra aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton, qui aura circulé sur la voie publique et aura été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen de la sueur ou de la salive. Si cet examen est concluant, la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1 sera déterminée par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

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

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

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

4. Le Conseil d'Etat, dans son avis du 13 avril 2005, a souligné, à juste titre, que l'objectif du projet de loi ne doit pas consister dans la poursuite de la consommation de stupéfiants mais de la conduite d'un véhicule sous l'influence d'une de ces substances. Pour éviter toute possibilité de confusion sur ce point et tout en rappelant l'approche choisie de la „tolérance zéro“, le libellé de l'alinéa 2 du paragraphe 7 de l'article 12 est reformulé en remplaçant le terme „consommation“ par l'expression „présence dans l'organisme d'une des substances prévues par l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973“.

Amendement

Il est tenu compte des observations du Conseil d'Etat et l'alinéa 2 du paragraphe 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est libellé comme suit:

„Un règlement grand-ducal déterminera les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances. Le Ministre des Transports dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.“

5. Le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à une extension des hypothèses où l'interdiction de conduire est obligatoire, mais il demande pour l'extension à la récidive après une précédente condamnation du chef de délit de grande vitesse ou de défaut d'assurance, de préciser s'il s'agit-là d'une récidive spécifique.

Pour ce qui est de l'individualisation des peines, le Conseil d'Etat propose de préciser le renvoi au paragraphe 1er afin d'admettre que ne sont visées les infractions pour lesquelles l'interdiction de conduire doit obligatoirement être prononcée.

Le Conseil d'Etat propose de modifier l'emplacement de la nouvelle disposition selon laquelle le juge ne pourra plus assortir une interdiction de conduire du sursis intégral à l'exécution, s'il prononce une interdiction de conduire égale ou supérieure à six mois. La nouvelle disposition serait à insérer en tant que nouveau paragraphe 2 à l'article 13, l'actuel paragraphe 2 devenant le nouveau paragraphe 2bis.

Le Conseil d'Etat propose de supprimer le paragraphe 9 actuel de l'article 13 qui ne serait qu'une application spécifique de la faculté laissée au juge, énoncée au paragraphe 1ter.

Pour ce qui est des dispositions relatives au retrait immédiat du permis de conduire, le Conseil d'Etat y marque son opposition formelle en précisant que l'alinéa sous examen doit être revu parce qu'il risque de prêter le flanc à des contestations. Aux yeux du Conseil d'Etat le retrait immédiat du permis de conduire ne devrait viser que certaines infractions nécessitant une réponse immédiate dans l'intérêt de la sécurité routière. Il n'y a pas lieu de procéder par renvoi aux dispositions de l'article 2bis de la loi de 1955.

Amendement

1) Suite à la demande du Conseil d'Etat, il est précisé que dans le cas de récidive visée, il s'agit d'une récidive spécifique, c'est-à-dire subordonnée à la commission de la même infraction que celle pour laquelle la précédente condamnation a été encourue.

2) Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat en échangeant les paragraphes 2 et 2bis de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955, l'ancien paragraphe 2 devenant le nouveau paragraphe 2bis et vice-versa.

„2. Par dérogation aux articles 628 et suivants du code d'instruction criminelle il ne pourra pas être sursis à l'exécution du premier mois de toute interdiction de conduire égale ou supérieure à six mois.

2bis. L'interdiction de conduire prononcée par une décision judiciaire ayant acquis l'autorité de la chose jugée produira ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat, suivant les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

L'interdiction de conduire judiciaire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté ou durant une suspension du droit de conduire conformément à l'article 2bis.“

3) Il est tenu compte de la proposition du Conseil d'Etat de supprimer le paragraphe 9 de l'article 13.

4) Il est fait droit aux observations du Conseil d'Etat en limitant les infractions nécessitant une réponse immédiate dans l'intérêt de la sécurité routière aux délits mentionnés à l'article 12,

paragraphe 2, alinéas 1 et 2 et au paragraphe 6, alinéa 1, ainsi qu'aux excès de vitesse grave dépassant la limitation réglementaire de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.

En s'écartant de la définition retenue pour le délit de grande vitesse, le Gouvernement entend viser uniquement les personnes irresponsables qui constituent un danger non seulement pour soi-même, mais notamment aussi pour les autres usagers de la route, tout en gardant une proportionnalité entre la mesure du retrait immédiat du permis de conduire et la vitesse du contrevenant.

*

C. AMENDEMENTS INTRODUISANT DES DISPOSITIONS NOUVELLES

1. Abaissement du taux d'alcoolémie

Les données statistiques sur les accidents de la circulation rappellent chaque année avec une cruelle régularité cette autre réalité qui est celle des souffrances physiques et morales et des pertes humaines et économiques dues au carnage routier. Et il faut reconnaître que ces accidents ne sont pas le fait d'une minorité d'alcooliques irresponsables, mais qu'ils sont normalement causés par des chauffeurs qui reprennent „pour une fois“ le volant après un repas bien arrosé ou qui rentrent d'une soirée un peu trop prolongée. S'attaquer à la consommation éthylique, si profondément ancrée dans les traditions nationales, risque évidemment de susciter des oppositions de la part de certains particuliers qui n'acceptent guère le surplus de discipline qui leur est demandé. Interdire aux conducteurs de boire avant de prendre le volant n'est peut-être pas du goût des secteurs économiques concernés. Toutefois, nombre d'autres pays ont entre-temps tiré les conséquences et adapté leurs législations.

Dans son troisième programme d'action européen pour la sécurité routière du 2 juin 2003 intitulé „Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée“, la Commission européenne identifie les trois causes principales des accidents, à savoir la vitesse excessive, l'alcool au volant et le non-port de la ceinture de sécurité. Elle estime par ailleurs à dix mille le nombre de décès imputables chaque année à la conduite en état d'ébriété.

Tout en se basant sur les résultats de nombreuses études ayant démontré sans équivoque l'effet négatif de la consommation de boissons éthyliques sur les facultés du conducteur ainsi que la corrélation directe entre le taux d'alcool et le risque d'accident, la Commission européenne a présenté en 1998 une proposition de directive visant à introduire un seuil maximal d'alcoolémie autorisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang dans l'ensemble de la Communauté. Cette tentative d'harmonisation a néanmoins échoué, certains Etats membres invoquant le principe de subsidiarité à cet égard. L'initiative la plus récente de la Commission européenne dans ce domaine consiste dans sa recommandation du 17 janvier 2001 concernant le taux maximal d'alcool dans le sang autorisé pour les conducteurs de véhicules à moteur.

Dans sa recommandation du 17 janvier 2001 précitée, la Commission européenne estime que „la meilleure manière de soutenir les actions entreprises, au niveau tant national qu'euro-péen pour réduire l'alcool au volant dans l'Union européenne consiste à mettre en place un régime plus harmonisé des seuils d'alcoolémie légaux“. Se basant sur les données fournies par la recherche, elle recommande le taux légal harmonisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang pour l'ensemble des conducteurs de véhicules automoteurs et propose le seuil de 0,2 g d'alcool par litre de sang pour certaines catégories de conducteurs (novices, motocyclistes, conducteurs de véhicules lourds et conducteurs effectuant des transports de marchandises dangereuses).

Entre-temps, la majorité des Etats membres de l'Union européenne ont introduit le taux légal d'alcoolémie préconisé de 0,5 g d'alcool par litre de sang. Certains Etats membres ont même opté pour le seuil de 0,2 g d'alcool par litre de sang. D'autres encore ont introduit en sus des seuils plus bas (0,1/0,2 g d'alcool par litre de sang) pour certaines catégories d'usagers. A ce stade, seul le Royaume-Uni, l'Irlande et le Luxembourg maintiennent le seuil de 0,8 g d'alcool par litre de sang dans leurs législations nationales.

A l'instar des législations en vigueur dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, le présent projet de loi a comme objectif d'abaisser le seuil légal d'alcoolémie de 0,8 g d'alcool par litre de sang à 0,5 g d'alcool par litre de sang et d'introduire un taux légal inférieur de 0,2 g d'alcool par litre de

sang pour certaines catégories de conducteurs. Dans un souci de rester fidèle au système actuellement en place, il est proposé de distinguer entre deux états d'imprégnation éthylique, à savoir la conduite sous influence d'alcool et la conduite en état d'ivresse.

Ainsi, l'alcoolémie supérieure ou égale à 0,5 g d'alcool par litre de sang sans pour autant atteindre 1,2 g d'alcool par litre de sang, qualifiée de conduite sous l'influence d'alcool, constitue une contravention grave, alors que l'alcoolémie supérieure ou égale à 1,2 g d'alcool par litre de sang, qualifiée d'ivresse au volant, constitue un délit.

Alors que la limite de 0,5 g d'alcool par litre de sang constituera la règle pour l'ensemble des conducteurs, il est proposé, par analogie aux législations en vigueur et par référence aux expériences faites en la matière dans d'autres Etats membres de l'Union européenne, d'introduire un seuil d'alcoolémie prohibé plus bas pour certaines catégories d'usagers de la route, à savoir:

- les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- les conducteurs des véhicules en service urgent;
- les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- les conducteurs de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accompli.

Le seuil d'alcoolémie qu'il est proposé d'appliquer à ces catégories d'usagers de la route est de 0,2 g d'alcool par litre de sang. Alors qu'il est estimé que, d'un point de vue psychologique, le message de l'abstinence en matière d'alcool se prête le mieux pour atteindre les effets et les objectifs escomptés, toujours est-il que, d'un point de vue légal, le cadre dans lequel doivent se dérouler les poursuites pour imprégnation éthylique doit être conçu de manière à tenir compte des contraintes techniques et de la fiabilité inhérentes aux appareils utilisés pour le dépistage de l'alcool au volant, d'une part, et des problèmes liés à la consommation de médicaments et au phénomène du résidu d'alcool, d'autre part. A ces fins, il est judicieux de s'inspirer des législations des Etats membres ayant opté pour une approche similaire en introduisant des taux limites de respectivement 0,1 ou 0,2 g d'alcool par litre de sang. Ce faisant, le message de l'abstinence perd un peu de son effet signalétique, mais il s'agit toujours d'une interdiction réelle et effective d'associer l'alcool à la conduite automobile.

En outre, la conduite sous influence d'alcool sera assortie d'une composante pédagogique par la mise en place d'un système de stages de réhabilitation qui pourrait être proposé aux délinquants par les Parquets.

Dans la mesure où la sécurité routière constitue une des grandes priorités de l'action gouvernementale et que des résultats tangents sont attendus, la devise française „contrôle plus systématique et sanction certaine“ semble devoir être de rigueur plutôt qu'une approche voulant épargner la sanction pénale au délinquant. Dans cet ordre d'idées, l'acceptation par le délinquant de la proposition de stage du Parquet comporterait acceptation des faits et incriminations sur le plan pénal ainsi qu'acceptation de la réduction concomitante du capital de points dont est doté le permis de conduire.

Bien plus qu'une simple formation aux risques de la conduite automobile, ces stages élaborés par des psychologues et des experts en sécurité routière ont pour objectif d'agir sur la mentalité du conducteur. La trame du stage est construite autour du principe de la dynamique des groupes et de la participation active des contrevenants. Cette méthode d'animation de groupe par le psychologue permet aux participants d'acquérir un autre regard sur leur propre comportement et sur la dimension sociale de la conduite automobile.

Basés sur le modèle français, les stages de réhabilitation à destination des contrevenants auront comme objectifs les principes suivants:

- faire prendre conscience aux conducteurs en infraction des conséquences de leur conduite;
- faire évoluer les comportements des conducteurs en vue d'une conduite apaisée et plus sûre;
- sensibiliser à la dimension collective de la conduite automobile;
- rendre le conducteur capable de concilier pratique individuelle et respect des autres usagers.

2. Retrait du permis de conduire et suspension du droit de conduire

Pour des raisons liées aux problèmes rencontrés par les agents de la police grand-ducale en relation avec le retrait matériel du permis de conduire (retrait administratif du permis de conduire, suspension du droit de conduire), il s'est avéré qu'il serait opportun de réintroduire la procédure de notification prévue à l'article 387 du Code d'instruction criminelle, abandonnée lors de l'introduction du permis à points en 2002.

3. Délais de carence en matière de permis de conduire

Le texte à l'état actuel prévoit que pour le calcul du délai de carence de 3 ans prévu en matière de permis à points (reconstitution de 3 points/restitution du capital initial de 12 points), les périodes pendant lesquelles la personne concernée se trouve sous le coup d'une interdiction de conduire judiciaire, non assortie du sursis, d'une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ou d'une suspension du droit de conduire ne sont pas prises en compte.

Ceci implique, à titre d'exemple, que le temps pendant lequel une personne se trouve sous le coup d'une interdiction de conduire judiciaire avec exceptions n'est pas pris en compte pour le calcul des délais dont question. Pourtant, ces personnes sont autorisées à conduire et restent exposées, au même titre qu'un conducteur dont le droit de conduire n'est pas restreint d'une quelconque manière, au risque d'encourir une réduction de points avec la différence que la durée de l'interdiction de conduire avec exceptions ne leur est pas imputée pour le calcul desdits délais de carence.

Cette approche, peu logique et avant tout discriminatoire, n'était sans doute pas dans l'intention du législateur. Par ailleurs, sa mise en oeuvre sur le terrain serait problématique à maints égards (p. ex. restrictions à caractère médical).

4. Certificat d'immatriculation

La transposition en droit national interne de la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil relative aux documents d'immatriculation des véhicules ainsi que du règlement (CE) No 2135/98 du Conseil modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 requièrent une modification de certaines dispositions afférentes de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi que de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

La transposition en droit national interne de la directive modifiée 1999/37/CE précitée requiert également une modification substantielle des dispositions afférentes de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, communément appelé Code de la Route. Afin de pouvoir procéder à ces modifications, une adaptation de la terminologie préconisée au niveau communautaire est nécessaire.

La directive modifiée 1999/37/CE introduit pour l'Union européenne un modèle harmonisé pour le certificat d'immatriculation des véhicules routiers. Cette harmonisation de la présentation et du contenu d'un certificat d'immatriculation facilite, d'une part, sa compréhension, contribuant ainsi pour les véhicules immatriculés dans un Etat membre à rendre plus aisé leur libre circulation sur le territoire des autres Etats membres et, d'autre part, la remise en circulation dans un Etat membre déterminé des véhicules précédemment immatriculés dans un autre Etat membre, contribuant ainsi à un meilleur fonctionnement du marché intérieur.

5. Tachygraphe numérique

Le règlement (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et 3821/85, ainsi que le règlement (CE) No 1360/2002 de la Commission du 13 juin 2002 portant septième adaptation au progrès technique du règlement (CEE) No 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route fixent le cadre réglementaire et technique pour l'introduction du système de tachygraphe électronique. Outre le tachygraphe proprement dit, des cartes à puce électronique à insérer dans le tachygraphe font partie intégrante du système.

Le nouveau système de tachygraphe devra permettre aux entreprises une gestion plus aisée de leurs véhicules, procurer aux conducteurs des informations claires et précises quant à leurs temps de conduite et de repos et permettre un contrôle efficace des activités des conducteurs, tout en contribuant ainsi à une réduction des fraudes.

L'installation, l'activation, le calibrage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes électroniques sont réalisés dans des ateliers spécialisés qui sont agréés par le Ministre des Transports. Comme la prérogative de restreindre la liberté d'accéder à ou d'exercer des activités commerciales appartient, selon l'article 11(6) de la Constitution, au seul législateur, la loi modifiée du 14 février 1955 précitée doit être adaptée en conséquence.

D'autres dispositions des règlements (CE) précités seront transposées en droit luxembourgeois moyennant règlement grand-ducal qui se trouve en voie d'élaboration.

Avec l'introduction du tachygraphe numérique, les sanctions doivent être redéfinies afin de viser tant les nouveaux tachygraphes numériques que les anciens tachygraphes analogues.

6. Modalités de publication de mesures particulières relatives à la voirie

Le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques en son article 5 en ce qui concerne les modalités de publication des règlements et leur entrée en vigueur ainsi que la terminologie.

Les modalités de publication des mesures réglementaires prises par le Ministre des Travaux Publics et le Ministre des Transports sont rendues conformes aux anciennes dispositions de l'article 3 transférées vers l'article 5 par la loi du 6 juillet 2004 modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Leur entrée en vigueur est redéfinie.

La terminologie est adaptée en certains points afin, d'une part, de mieux cerner la portée des dispositions et, d'autre part, d'en assurer une meilleure compréhension.

7. Filatures

Suite à une initiative de la Direction générale de la police grand-ducale et sur demande du Ministre compétent, la Commission de Circulation de l'Etat a chargé un groupe de travail d'analyser où et comment la législation routière doit être adaptée, afin d'offrir un cadre légal en matière de circulation routière à des opérations spéciales, telles que les opérations de filature et d'observation.

En effet, lors d'exercices et de missions d'observation, les fonctionnaires de la police grand-ducale sont parfois contraints à transgresser les prescriptions du Code de la route, afin de pouvoir poursuivre la personne à observer.

Le but des opérations de filature est de rassembler des informations sur des personnes suspectées de commettre ou d'avoir commis des infractions ou, le cas échéant, de les arrêter. Ces opérations ne sont évidemment effectuées que dans le cadre d'enquêtes à l'égard de personnes suspectées de crimes ou délits les plus graves tels que le trafic de drogues, le terrorisme ou encore la criminalité organisée.

Il va sans dire que parmi les techniques employées, l'utilisation de véhicules banalisés constitue un des moyens principaux dans la recherche de ces infractions graves. Afin de mener à bien ces missions, souvent délicates, les policiers concernés ne peuvent recourir ni à l'emploi des feux bleus clignotants, ni à l'emploi de l'avertisseur sonore spécial.

Or, la législation actuelle ne leur permet de transgresser les limitations de la vitesse, les règles de priorité aux intersections ou encore l'interdiction d'utiliser une partie de la voie publique qu'en faisant usage de l'avertisseur sonore spécial et des feux bleus, c.-à-d. elle ne leur confère aucune protection juridique.

Le but du projet de loi est de remédier à cette situation, tout en créant parallèlement un ensemble de dispositions très restrictives définissant, d'une part, les conditions sous lesquelles la police grand-ducale peut faire usage de ces prérogatives et, d'autre part, l'autorité compétente pour l'autorisation des missions.

L'amendement prévoit également que l'Administration des Douanes et Accises bénéficie des mêmes dérogations dans le cadre des missions définies à la fois par loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée et par règlement ministériel du 4 octobre 1977 concernant la coordination des dispositions générales relatives aux douanes et accises qui transpose l'arrêté royal belge du 18 juillet 1977 portant coordination des dispositions générales relatives aux douanes et accises en droit luxembourgeois.

Les mêmes attributions sont également conférées au Service de Renseignement et aux fonctionnaires relevant d'autorités ou de services étrangers lorsqu'ils effectuent des missions de police au Grand-Duché.

Les dérogations comportent bien évidemment l'obligation pour les fonctionnaires concernés de faire preuve de prudence, afin de ne pas constituer un danger pour la sécurité des autres usagers de la route, une sécurité qui doit être garantie à tout moment.

8. Avertissements taxés

Un arrangement administratif entre le Ministère des Transports et l'Administration des Douanes et Accises, signé en l'an 2000, a donné le cadre légal au transfert de compétences à l'Administration des Douanes et Accises en ce qui concerne les contrôles dans le domaine des transports routiers, aussi bien dans les entreprises que sur les routes.

Actuellement, les infractions en matière des transports routiers, constatées par les agents de l'Administration des Douanes et Accises, donnent lieu à la rédaction de procès-verbaux, ce qui exige non seulement des ressources humaines importantes, mais entraîne également une perte de temps non négligeable pour les entreprises. Cette manière de procéder alourdit inutilement l'appareil judiciaire et on peut même affirmer que le résultat des poursuites n'est ni efficace, ni proportionné ou dissuasif et porte même préjudice économique aux entreprises luxembourgeoises.

Faute de peines administratives et d'avertissements taxés en relation avec la gravité des infractions, celles de moindre importance ne sont même pas poursuivies. Le catalogue actuel des avertissements taxés du Code de la route prévoit des sanctions plus élevées pour un stationnement interdit que pour une conduite sans certificat de formation ADR, exigé pour les transports de marchandises dangereuses.

Actuellement, les contrôles sur route sont exécutés aux postes frontières en bonne collaboration avec les contrôleurs français, belges ou allemands. A cette occasion, ce sont eux qui exercent leur pouvoir de verbaliser et de perception immédiate des sommes dues suite aux infractions constatées sur place, ce qui n'est pas possible pour les agents douaniers luxembourgeois. En pratique, les missions de l'Administration des Douanes et Accises se limitent souvent à arrêter des véhicules pour le compte d'autres administrations ou organes de contrôle.

La situation actuelle ne peut être considérée comme satisfaisante, ni pour les organes de contrôle, ni pour les entreprises, ni pour le pouvoir judiciaire. Contrairement aux pays avoisinants, au Luxembourg la poursuite et la sanction des infractions survenues en relation avec le transport routier sont quasiment inexistantes. Afin de remédier à cette situation, des modifications au catalogue des sanctions du Code de la Route et, au préalable, à la loi modifiée du 14 février 1955 précitée s'imposent.

Ainsi, les amendements aux articles 6 et 15 de la loi précitée proposés par le Gouvernement visent à donner aux agents de l'Administration des Douanes et Accises les compétences nécessaires pour pouvoir établir des avertissements taxés en relation avec leurs compétences en matière de contrôles dans le domaine des transports routiers.

**D. TABLEAU COMPARATIF RELATIF A LA
NUMEROTATION DES ARTICLES**

<i>Numérotation des articles du projet de loi initial déposé le 15 juillet 2004</i>	<i>Numérotation des articles du projet de loi amendé suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005</i>	<i>Disposition concernée de la loi modifiée du 14 février 1995 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques</i>
	Ier	Art. 2
	II	Art. 2bis
	III	Art. 4bis
Ier	IV	Art. 4ter
	V	Art. 5
	VI	Art. 6
II	VII	Art. 7
III	VIII	Art. 8
IV	IX	Art. 9
V	X	Art. 9bis
VI	XI	Art. 11bis
VII	XII	Art. 12 par. 1
	XIII	Art 12 par. 2
	XIV	Art. 12 par. 3
VIII	XV	Art. 12 par. 4
IX	XVI	Art. 12 par. 6
X	XVII	Art. 12 par. 7
XI	XVIII	Art. 13
XII	XIX	Art. 14
	XX	Art. 15
	XXI	Art. 17
	XXII	Art. 17bis
XIII	XXIII	Art. 28 de la loi du 16 avril 2003
	XXIV	Art. 1er de la loi du 6 mars 1965

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

En ce qui concerne la structure, le projet de loi suit l'ordre des articles de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques plutôt que de regrouper les modifications relatives aux différents thèmes autour desquels l'exposé des motifs général a été bâti.

La structure du commentaire d'articles suit la nouvelle numérotation, mais indique également les anciens numéros d'articles.

Ad intitulé

Comme la loi modifiée du 6 mars 1965 précitée doit être modifiée pour tenir compte, d'une part, de la nouvelle terminologie relative aux documents d'immatriculation, et, d'autre part, des cartes relatives aux tachygraphes électroniques, il y a lieu d'ajouter la référence à cette loi au libellé de l'intitulé du projet de loi.

Ad article 1er

Au premier alinéa du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, la nouvelle terminologie relative aux documents d'immatriculation est utilisée en remplaçant les termes „carte d'immatriculation“ et „carte d'identité“ par „certificat d'immatriculation“ et „certificat d'identité“.

Au troisième alinéa du même paragraphe 5, à part le fait de remplacer le terme „carte d'immatriculation“ par le terme „certificat d'immatriculation“, il est distingué entre les véhicules routiers soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique (ajoute dans le texte) et ceux qui sont soumis à l'immatriculation mais non au contrôle technique périodique.

Comme ces derniers ne sont pas couverts par un certificat de contrôle technique mais par une vignette de conformité, il est proposé, à l'instar de la procédure appliquée pour les premiers, que la validité de leur certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans.

Ad article II

Dans cet ordre d'idées, il est proposé d'amender les dispositions légales afférentes en ce sens, qu'à côté de la durée d'une suspension du droit de conduire, seul le temps d'une interdiction de conduire ferme, non assortie du sursis, et le temps d'un retrait administratif pur et simple du permis de conduire, n'est pas compté pour le calcul des délais de carence en matière de permis à points.

Pour le reste, il s'agit de modifications d'ordre rédactionnel pour adapter les références aux nouvelles dispositions.

Ad article III

Le règlement (CE) No 2135/98 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 précité introduit un tachygraphe électronique, dit numérique. L'installation, l'activation, le calibrage, la vérification, la réparation et la mise hors service de ces tachygraphes sont réalisés dans des ateliers spécialisés qui sont agréés par le Ministre des Transports. Comme la prérogative de restreindre la liberté d'accéder à ou d'exercer des activités commerciales appartient, selon l'article 11(6) de la Constitution, au seul législateur, un nouveau paragraphe 5 est ajouté à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée qui définit les fins poursuivies et spécifie les conditions et modalités selon lesquelles un règlement grand-ducal assurera la mise en oeuvre.

Dans cet ordre d'idées, le Gouvernement entend saisir l'occasion de l'introduction du tachygraphe digital pour actualiser les sanctions concernant les infractions aux dispositions relatives aux tachygraphes tant numériques qu'analogues. Jusqu'à présent, ces sanctions sont fixées par règlements grand-ducaux pris sur base de 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 qui seront abrogés dans le cadre de l'introduction du tachygraphe digital dans la législation nationale. Les mêmes sanctions s'appliquent aux infractions aux dispositions relatives aux temps de conduite et périodes de

repos. Il existe ici un lien étroit, alors que le tachygraphe est l'appareil de contrôle pour faire respecter la législation sociale relative aux temps de conduite et de repos et les infractions aux deux volets vont souvent de pair.

Afin de ne pas sanctionner que les seuls transports effectués sous l'empire de la législation communautaire, le paragraphe 6 vise également ceux effectués dans le cadre de l'AETR.

En vue de garder la proportionnalité des sanctions, un règlement grand-ducal devra définir les infractions qui seront sanctionnées par un avertissement taxé.

Ad article IV (ancien article 1er)

Cet article n'a pas été modifié suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005.

Ad article V

Le nouveau quatrième alinéa du deuxième paragraphe de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 reprend d'anciennes dispositions de l'article 3 non retenues lors d'un transfert antérieur vers l'article 5 qui définissent les modalités de publication des mesures réglementaires. L'entrée en vigueur est prévue selon deux modes, en fonction de l'urgence de l'application des mesures, le principe étant l'entrée en vigueur immédiate à la publication.

A l'avant-dernier alinéa du paragraphe 3 du même article 5 le remplacement de la mention „... *et qui prennent effet dès la publication*“ par la mention „... *et qui entrent en vigueur au plus tard ...*“ supprime, d'une part, une ambiguïté du texte actuel et détermine, d'autre part, un délai raisonnable entre l'information du public et la mise en oeuvre des dispositions.

L'ajoute des deux dernières phrases au dernier alinéa du même paragraphe 3 permet de définir sans ambiguïté les règlements visés, en l'occurrence les seuls règlements qui font l'objet d'une délibération ou d'une délibération de confirmation par le conseil communal.

Par ailleurs, il est procédé à plusieurs adaptations de terminologie.

Ad article VI

L'ajoute faite à la lettre b) de l'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 élargit les compétences de l'administration des douanes et accises à la veille à l'exécution de la législation sur les transports routiers.

Il a été veillé qu'il n'y ait pas de conflit de compétences entre l'administration des douanes et accises (compétences spécifiques et limitées dans le domaine des transports routiers) et la police grand-ducale (surveillance de la circulation routière).

Ad article VII (ancien article II)

Il est tenu compte des observations du Conseil d'Etat et le premier tiret du deuxième alinéa de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est libellé „- *vitesse dangereuse selon les circonstances*;“

Entre les premier et deuxième tirets du deuxième alinéa du même article 7, il est inséré un nouveau tiret avec le libellé suivant:

„- inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute, sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis;“

Ad article VIII (ancien article III)

Cet article n'a pas été modifié suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005.

Ad articles IX à XII (anciens articles IV à VII)

Suite à la proposition du Conseil d'Etat, le montant de 501 euros est remplacé par celui de 500 euros.

Ad article XIII

Cet article introduit le nouveau seuil en matière d'alcoolémie de 0,5 g d'alcool par litre de sang. Toutes les dispositions de cet article concernent des modifications à apporter au deuxième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au troisième alinéa, le délai d'un an est adapté et par conséquent étendu à trois ans.

La mesure prévue au quatrième alinéa baisse les valeurs-limites pour la constitution de la contravention grave (conduite sous l'influence d'alcool) comprise actuellement entre 0,8 et 1,2 g d'alcool par litre de sang à 0,5 et 1,2 g d'alcool par litre de sang, respectivement les valeurs-limites comprises entre 0,35 et 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré à 0,25 et 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

La disposition du cinquième alinéa baisse le taux d'alcoolémie de 0,8 à 0,5 g d'alcool par litre de sang respectivement de 0,35 à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré pour toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal.

L'alinéa six prévoit l'introduction d'un taux légal d'alcoolémie dérogatoire égal à 0,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré pour certaines catégories de conducteurs:

– les conducteurs novices

Ils occupent une position prépondérante dans les statistiques sur les accidents routiers. En effet, en 2004 environ 20% des personnes ayant trouvé la mort sur nos routes avaient moins de 25 ans. Par l'introduction de la „tolérance zéro“ en matière d'alcool pour les conducteurs novices se trouvant en période de stage, on espère revoir à la baisse le nombre d'accidents dus à l'alcool au volant. Il s'agit de sensibiliser les conducteurs novices sans équivoque sur l'incompatibilité entre le fait de boire de l'alcool et de prendre le volant par la suite. Des seuils d'alcoolémie spécifiques pour conducteurs novices existent déjà en Espagne, aux Pays-Bas et en Autriche. L'introduction d'un seuil d'alcoolémie égal à 0,1 g d'alcool par litre de sang pour les conducteurs novices en Autriche (en combinaison avec l'introduction de la période de stage) a abouti à des résultats très positifs. En effet, la part des conducteurs novices conduisant en état d'ébriété et impliqués dans des accidents avec blessés graves ou des morts y a diminué de 16,8%.

– les conducteurs de poids lourds, d'autobus et d'autocars

L'article 72 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques prévoit qu'il est interdit aux conducteurs de taxis ou de voitures de location, de véhicules automoteurs servant à l'enseignement de l'art de conduire ou à la réception de l'examen pratique, ainsi qu'aux conducteurs d'autobus, d'autocars, de camions et de tracteurs de semi-remorques de consommer des boissons alcooliques pendant la durée de leur service.

Pour ce qui est des conducteurs de poids lourds (> 3,5 tonnes mma) et de bus (> 8 sièges passagers), si leurs véhicules sont impliqués dans un accident de la route, ils peuvent causer de graves dommages notamment sur les ponts, sur les grands axes et dans les zones urbaines à forte densité de population. En raison des passagers qu'ils transportent, la responsabilité des chauffeurs de bus est d'autant plus grande.

Compte tenu de l'accroissement du trafic de marchandises et du transport de passagers par autobus au cours de la dernière décennie, une valeur limite d'alcoolémie de 0,2 g d'alcool par litre de sang convient pour tous les chauffeurs professionnels bien que certains employeurs imposent d'ores et déjà à leurs chauffeurs de s'abstenir totalement de consommer de l'alcool pendant leurs heures de travail.

Ce principe est à étendre mutatis mutandis aux conducteurs de tout autre véhicule affecté au transport rémunéré de personnes (taxis, voitures de location, véhicules utilisés dans le cadre du ramassage scolaire).

– les moniteurs auto-écoles et les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée

Le rôle du moniteur auto-école et des accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée ne se limite pas à apprendre les techniques de conduite, ils ont surtout un rôle éducatif pour les futurs conducteurs. Ils doivent les sensibiliser à la sécurité routière pour qu'ils deviennent de bons „citoyens de la route“. Ils doivent essayer de leur apprendre l'anticipation, la prudence, la maîtrise de soi et le civisme. Mais le fait de devenir un conducteur responsable ne se limite pas à une bonne connaissance du fonctionnement d'une voiture et du Code de la route. Il faut également enseigner aux jeunes conducteurs à respecter l'environnement extérieur, c'est-à-dire les autres conducteurs et

les piétons et à les responsabiliser vis-à-vis des risques liés à la consommation d'alcool ainsi qu'à la vitesse excessive.

C'est la raison pour laquelle il convient d'appliquer la valeur-limite d'alcoolémie de 0,2 g par litre de sang aux moniteurs auto-école et aux accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée, ces personnes remplissant une fonction d'exemple auprès des futurs conducteurs.

- les conducteurs âgés entre 16 et 18 ans

Pour des raisons de cohérence, il importe d'appliquer la limite de 0,2 g d'alcool par litre de sang également aux conducteurs des véhicules dont la conduite est autorisée dès l'âge de 16 ans, faute de quoi une des catégories d'usagers de la route les plus vulnérables ne serait pas prise en compte.

Sont visés par cette disposition, les conducteurs de cyclomoteurs, quadricycles légers, motocycles légers, véhicules automoteurs d'infirmités, tracteurs et de machines automotrices.

L'alinéa 7 (ancien alinéa 6) vise les peines qui sont applicables au cas où une personne se trouve en état de récidive par rapport à une des contraventions spécifiées aux alinéas 4, 5 et au nouvel alinéa 6 concernant l'introduction d'un taux d'alcoolémie légal dérogatoire pour certaines catégories de conducteurs.

Le huitième alinéa nouvellement introduit énumère les conditions que doivent remplir les personnes voulant dispenser des stages de réhabilitation afin d'obtenir l'agrément du ministre. Si ces conditions ne sont plus données, l'agrément peut être retiré.

Ad article XIV

Les dispositions des alinéas trois et huit du troisième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée visent à éviter que les personnes concernées invoquent toutes sortes d'arguments pour se soustraire à une prise de sang. Dans cette optique, il appartiendra désormais au médecin de déterminer les circonstances dans lesquelles une prise de sang est possible, respectivement impossible.

La modification apportée à l'alinéa quatre du même paragraphe trois est d'ordre purement rédactionnel.

Ad article XV (ancien article VIII)

Il a été procédé à une reformulation générale du quatrième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin de tenir compte des observations du Conseil d'Etat.

Ad articles XVI à XVII (anciens articles IX à X)

Ces articles n'ont pas été modifiés suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005.

Ad article XVIII (ancien article XI)

Le Conseil d'Etat n'entend pas s'opposer par principe à une extension des hypothèses où l'interdiction de conduire est obligatoire, mais il demande qu'il soit précisé dans le cas de récidive visée, à savoir la récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs, qu'il s'agit d'une récidive spécifique, c'est-à-dire subordonnée à la commission de la même infraction que celle pour laquelle la précédente condamnation a été encourue.

Suite à l'avis du Conseil d'Etat, il est procédé à une précision de référence au paragraphe 1^{er} de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955. En effet, il paraît critiquable au Conseil d'Etat de vouloir refuser systématiquement tout allègement de la peine à raison de certaines infractions considérées comme constituant en matière de circulation routière des infractions graves. Il recommande de préciser le renvoi au paragraphe 1^{er} alinéa 2 afin de mettre en évidence que ne sont visées que les infractions pour lesquelles l'interdiction de conduire doit obligatoirement être prononcée.

Il est fait droit à la proposition du Conseil d'Etat en échangeant les paragraphes 2 et 2bis de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955, l'ancien paragraphe 2 devenant le nouveau paragraphe 2bis et vice-versa.

Il est tenu compte de la proposition du Conseil d'Etat de supprimer le paragraphe 9 de l'article 13, vu qu'il ne comporte qu'une application spécifique du paragraphe 1ter.

Pour des raisons liées aux problèmes rencontrés par les agents de la police grand-ducale en relation avec le retrait matériel du permis de conduire (retrait administratif du permis de conduire, suspension du droit de conduire), il s'est avéré qu'il serait opportun de revenir à la procédure du retrait matériel du ou des permis de conduire de la personne qui a fait l'objet d'une mesure de retrait administratif du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative par un huissier ou un agent de la force publique.

Suite à son oubli dans le projet de loi initial, la référence au retrait immédiat de permis de conduire prévu au paragraphe 14 de l'article 13 est inséré postérieurement comme l'une des conditions de validité du permis de conduire au paragraphe 13 alinéa 1 de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Suite à la proposition du Conseil d'Etat, le montant de 501 euros est remplacé par celui de 500 euros.

Aux yeux du Conseil d'Etat le retrait immédiat du permis de conduire ne devrait viser que certaines infractions nécessitant une réponse immédiate dans l'intérêt de la sécurité routière. Face à cette opposition formelle du Conseil d'Etat, il est fait droit à sa proposition de procéder par énumération précise. De plus, cette énumération est strictement limitée: ainsi la procédure du retrait immédiat du permis de conduire par les fonctionnaires de la police grand-ducale (sur autorisation du Parquet) ne s'appliquera que lorsque ces derniers se trouvent en présence d'un délit mentionné à l'article 12 paragraphe 2 alinéas 1 et 2 et au paragraphe 6 alinéa 1 ou d'un excès de vitesse supérieur de plus de 50% au maximum de la vitesse autorisée, la vitesse étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. En relevant de 20 km/h à 40 km/h le minimum du seuil constitutif de la vitesse excessive dans le cas d'espèce, le Gouvernement entend viser uniquement les personnes irresponsables qui constituent un danger non seulement pour elles-mêmes, mais notamment aussi pour les autres usagers de la route, tout en gardant une proportionnalité entre la mesure du retrait immédiat du permis de conduire et la vitesse du contrevenant.

Ad article XIX (ancien article XII)

Cet article n'a pas été modifié suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005.

Ad article XX

L'ajoute faite à la lettre b) de l'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 donne aux agents de l'administration des douanes et accises la compétence d'établir des avertissements taxés pour les infractions aux dispositions de la législation sur les transports routiers constatées dans le cadre des contrôles visés à l'article 6, lettre b), telle que par exemple les infractions aux dispositions relatives aux temps de conduite et de repos, à l'ADR, etc.

Ad article XXI

Le paragraphe 1 de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 est modifié de sorte à donner à l'administration des douanes et accises la possibilité d'immobiliser les véhicules lorsqu'ils présentent un défaut grave ou lorsque le conducteur ne paie pas l'avertissement taxé. Il s'agit ici d'un alignement partiel aux compétences de la police grand-ducale en matière d'immobilisation suite à l'élargissement des compétences de l'administration des douanes et accises.

La deuxième phrase du paragraphe 6 est modifiée dans ce sens que c'est l'adresse du propriétaire ou du détenteur du véhicule figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales qui est déterminante pour l'envoi de l'information, et non plus celle figurant sur le certificat d'immatriculation.

En effet, l'adresse figurant au répertoire est plus fiable que celle figurant sur un certificat d'immatriculation étant donné que certains gens omettent de faire modifier l'adresse sur le certificat d'immatriculation en cas de changement d'adresse.

Ad article XXII

Le premier alinéa de cet article comporte une énumération exhaustive des règles du Code de la route qui peuvent être transgressées par les véhicules énumérés à l'article 39, à condition d'utiliser les feux bleus clignotants et/ou l'avertisseur sonore spécial et sous certaines autres conditions bien définies.

Les dérogations portent plus particulièrement sur:

1. l'obligation de circuler près du bord droit de la chaussée,
2. l'obligation de respecter les règles de priorité aux intersections,
3. les limitations de vitesse,
4. les règles spéciales de circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs,
5. l'interdiction pour les autres véhicules d'utiliser des parties de la voie publique réservées à des catégories déterminées d'usagers de la route, ainsi que
6. l'interdiction de couper un groupe de piétons ou de concurrents participant à une course cycliste.

Dans la suite, le premier alinéa autorise les fonctionnaires de la police grand-ducale qui effectuent des exercices et des missions d'observation, de faire usage des mêmes dérogations, sans l'obligation d'employer les feux bleus clignotants et l'avertisseur sonore spécial.

Le droit de faire usage de ces dérogations est cependant très restrictif:

1. il se limite aux seuls fonctionnaires effectuant des missions d'observation tout en sachant que ces fonctionnaires disposent en outre de formations spéciales de conduite,
2. les missions justifiant l'usage des droits spéciaux sont énumérées limitativement au 1er alinéa pour la police grand-ducale, ainsi qu'au 2e alinéa pour l'administration des douanes et accises et le service de renseignement de l'Etat,
3. de plus le 3e alinéa dispose que les missions ou exercices en question doivent faire l'objet d'une autorisation séparée du chef d'administration.

Le 4e alinéa a trait à l'autorisation des opérations de filature venant de l'étranger dans le cadre d'accords de coopération internationale. Afin de garantir un usage approprié des dérogations, les fonctionnaires relevant d'autorités ou de services étrangers ne peuvent opérer sur le territoire du Grand-Duché qu'en vertu d'une autorisation établie par le directeur général de la police grand-ducale et, le cas échéant, par le directeur de l'administration des douanes et accises.

Bien que les opérations de filature soient effectuées pour assurer, entre autres, la sûreté et l'ordre public, il importe de garantir que ces opérations ou exercices ne compromettent à aucun moment la sécurité des autres usagers de la route. Le dernier alinéa introduit ainsi l'obligation pour les fonctionnaires effectuant des opérations de filature de faire preuve de prudence et de rester constamment maître de leurs véhicules.

Ad article XXIII (ancien article XIII)

Suite à la proposition du Conseil d'Etat, le montant de 501 euros est remplacé par celui de 500 euros.

Ad article XXIV

Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 précitée est adapté à la nouvelle terminologie en matière de documents d'immatriculation.

Le point f) établit la base légale en vue du paiement d'une taxe pour l'obtention d'une carte de conducteur, d'une carte de contrôle, d'une carte d'entreprise ou d'une carte d'atelier prévues par le règlement (CE) 2135/98 précité.

TEXTE AMENDE

modifiant

- a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
- b) la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs
- c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

*(intégrant les amendements gouvernementaux
retenus suite à l'avis du Conseil d'Etat du 13 avril 2005)*

Art. Ier. Le paragraphe 5 de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

„Paragraphe 5

Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier sont délivrés et retirés par le Ministre des Transports.

Le refus de remettre les documents aux agents chargés de l'exécution du retrait sera puni d'une amende de 251 à 5.000 euros.

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

Art. II. 1. L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

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

2. L'alinéa 7 du paragraphe 3 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

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

3. L'alinéa 1 du paragraphe 4 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

„Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article 4ter, a droit à la recons-

titution de 3 points sans que le nouveau total puisse cependant excéder 12 points, et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans. Le temps d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1er de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne compte pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points."

4. L'alinéa 3 du paragraphe 5 du même article 2bis est remplacé par le libellé suivant:

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

Art. III. L'article 4bis modifié de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complété par deux nouveaux paragraphes 5 et 6 libellés comme suit:

„Paragraphe 5

Le Ministre des Transports peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) No 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de sa direction et de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement desdites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de l'agrément.

Paragraphe 6

Les infractions aux règlements (CEE) No 3820/85 du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route, (CEE) No 3821/85 du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et (CE) No 2135/98 du Conseil du 24 septembre 1998 modifiant le règlement (CEE) No 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et la directive 88/599/CEE concernant l'application des règlements (CEE) No 3820/85 et (CEE) No 3821/85 ainsi qu'aux dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970, dans le cas où cet accord s'applique en vertu de l'article 2, paragraphe 2, du règlement (CEE) No 3820/85 précité, sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 250 à 25.000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Par dérogation à l'alinéa précédent, les infractions définies par règlement grand-ducal sont punies d'une amende de 25 à 500 euros. Cette amende a le caractère d'une peine de police.

Les officiers de police judiciaire ainsi que les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines sont chargés de rechercher et de constater les infractions prévues aux alinéas qui précèdent.

Dans l'accomplissement de leurs fonctions, les agents de la police grand-ducale, de l'administration des douanes et accises et de l'inspection du travail et des mines ont la qualité d'officiers de police judiciaire.“

Art. IV. Le premier alinéa de l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„**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 en période de stage, ainsi que les personnes qui ont fait l'objet d'une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2, ou auxquelles s'appliquent les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis. Les personnes agréées pour enseigner cette formation complémentaire sont tenues au secret professionnel s'agissant des informations qui peuvent leur être communiquées par le Ministre des Transports dans l'intérêt d'une adaptation individuelle de la formation.“

Art. V. 1. Le paragraphe 1 de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„1. Au sens de la présente loi et des règlements pris en son exécution, les voies publiques comprennent la voirie de l'Etat et la voirie communale.

Font partie de la voirie de l'Etat:

- les autoroutes et les voies réservées à la circulation automobile, appelées encore grande voirie;
- les routes nationales et les chemins repris, 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 communale, les voies publiques dépendant des communes, dont notamment les chemins communaux, les chemins ruraux et les chemins vicinaux.“

2. Au troisième tiret du deuxième alinéa du paragraphe 2. du même article 5 le terme „voirie vicinale“ est remplacé par le terme „voirie communale“.

3. Le quatrième alinéa du même paragraphe 2. est remplacé par le texte suivant:

„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 sont publiées au Mémorial, par voie de presse ou par affichage dans les communes concernées. A moins d'en disposer autrement, elles entrent en vigueur dès leur publication. Elles cessent leur effet, si dans un délai de trois mois elles ne sont pas reprises par un règlement grand-ducal.“

4. Au premier alinéa du paragraphe 3. du même article 5 le terme „voirie vicinale“ est remplacé par le terme „voirie communale“.

5. Au troisième alinéa du même paragraphe 3. le terme „handicapés physiques“ est remplacé par le terme „personnes handicapées“.

6. Au même paragraphe 3. l'avant-dernier et le dernier alinéas sont remplacés par le texte suivant:

„Dans la limite des compétences du présent paragraphe 3., le collège des bourgmestre et échevins peut également édicter des règlements de circulation dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures

et qui entrent en vigueur au plus tard trente jours après la date de la décision du collège des bourgmestre et échevins. Ces mesures sont dispensées d'une délibération confirmative du conseil communal.

Les règlements communaux s'appliquant sur des tronçons de routes nationales situés à l'intérieur des agglomérations, qui concernent la limitation de la vitesse, la limitation de l'accès à la voirie, la priorité et l'affectation de l'espace routier, ne peuvent être édictés que suite à l'accord préalable du Ministre des Travaux Publics et du Ministre des Transports. Cet accord n'est pas requis dans le cas des règlements édictés par le collège des bourgmestre et échevins et dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures. Dans le cas des règlements d'urgence édictés par le collège des bourgmestre et échevins, cet accord est requis avant la confirmation éventuelle de ces règlements par le conseil communal.“

Art. VI. La lettre b) de l'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant:

„b) Dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers ainsi que, pour autant que la masse maximale des véhicules à contrôler dépasse 3.500 kg, par les articles 11 et 17, paragraphe 1., les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions de la présente loi et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions.“

Art. VII. Le premier tiret du deuxième alinéa de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„- vitesse dangereuse selon les circonstances;“

Entre les premier et deuxième tirets du deuxième alinéa du même article 7, il est inséré un nouveau tiret avec le libellé suivant:

„- inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute, sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 11bis;“

Art. VIII. L'article 8 de la loi du 14 février 1955 précitée est complété par une deuxième phrase nouvelle, libellée comme suit:

„Toutefois, le délai prévu par ledit article 565 est porté à trois ans.“

Art. IX. A l'article 9 modifié de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

Art. X. La loi du 14 février 1955 précitée est complétée par un article 9bis nouveau libellé comme suit:

„**Art. 9bis.**– Par dérogation à l'article 419 du code pénal l'homicide involontaire commis en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution est puni d'un emprisonnement de 3 mois à 5 ans et d'une amende de 500 à 25.000 euros.

S'il n'est résulté du défaut de prévoyance ou de précaution que des coups ou des blessures le coupable est puni, par dérogation à l'article 420 du Code pénal, d'un emprisonnement de 8 jours à 3 ans et d'une amende de 500 à 12.500 euros ou d'une de ces peines seulement.“

Art. XI. Au deuxième alinéa du paragraphe 3. de l'article 11bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros et le délai de la récidive est porté d'un an à trois ans.

Art. XII. Au paragraphe 1er de l'article 12 de la loi du 14 février 1955 précitée le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

Art. XIII. Le paragraphe 2 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„Paragraphe 2

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

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, les peines prévues au paragraphe 1er seront applicables à toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'ivresse, aura conduit un véhicule ou un animal ou aura, comme piéton, été impliquée dans un accident.

3. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi sera toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés aux deux alinéas qui précèdent avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits sera devenue irrévocable.

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

5. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie, les peines prévues à l'alinéa 4 ci-dessus seront applicables à toute personne qui, ayant présenté des signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal.

6. Les taux prévus aux alinéas 4 et 5 sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

- pour les candidats au permis de conduire, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée;
- pour les conducteurs en période de stage, lorsqu'ils conduisent un véhicule correspondant à la catégorie de permis de conduire à laquelle s'applique la période de stage;
- pour les instructeurs pendant l'enseignement pratique de l'art de conduire ainsi que pendant l'assistance lors de la réception de l'examen pratique;
- pour les accompagnateurs dans le cadre de la conduite accompagnée;
- pour les conducteurs des véhicules en service urgent;
- pour les conducteurs des véhicules affectés au transport de marchandises dangereuses telles que définies à l'accord européen modifié relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) du 30 septembre 1957 approuvé par la loi du 23 août 1970;
- pour les conducteurs de taxis, de voitures de location, d'ambulances et de dépanneuses;
- pour les conducteurs d'autobus et d'autocars, de camions, de tracteurs de semi-remorque;
- pour les conducteurs de tous véhicules affectés au transport rémunéré de personnes;
- pour tout conducteur de véhicules n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans accomplis.

7. Sera punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui aura commis de nouveau une des contraventions spécifiées aux alinéas 4, 5 et 6 du présent paragraphe avant l'expiration d'un délai de trois ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraven-

tions ou d'un des délits spécifiés aux alinéas 1er et 2 du présent paragraphe sera devenue irrévocable.

8. Le ministre des Transports peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation des stages alternatifs que peut proposer le procureur d'Etat aux personnes qui, sans préjudice des dispositions de l'alinéa 7 du présent paragraphe, auront été trouvées en infraction aux dispositions des alinéas 4 et 5. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci."

Art. XIV. 1. L'alinéa 3 du paragraphe 3 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„3. En cas d'impossibilité de procéder à un examen de l'air expiré, la personne concernée devra se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.“

2. L'alinéa 4 du même paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

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

3. L'alinéa 8 du même paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

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

Art. XV. Le quatrième paragraphe de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Paragraphe 4

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

substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui aura conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues à l'alinéa 1, cette personne devra se soumettre à un examen de la sueur ou de la salive à effectuer par les membres de la police grand-ducale. Le choix de l'un des types d'examen susvisés est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

3. Si l'examen de la sueur ou de la salive dont question à l'alinéa 2 s'avère être concluant quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues à l'alinéa 1, cet état sera déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang sera augmentée du double.

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

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

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

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

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

9. Pourra aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton, qui aura circulé sur la voie publique et aura été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen de la sueur ou de la salive. Si cet examen est concluant la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'alinéa 1 sera déterminée par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée devra se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues à l'alinéa 1.

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

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

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

Art. XVI. Le paragraphe 6 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Paragraphe 6

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

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

Art. XVII. Le paragraphe 7 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Paragraphe 7

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

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

2. Un règlement grand-ducal déterminera les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues à l'article 7 de la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances. Le Ministre des Transports dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

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

Art. XVIII. 1. Le paragraphe 1 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Art. 13.– 1. Le juge saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions, pourra prononcer une interdiction de conduire de huit jours à un an en matière de contraventions et de trois mois à quinze ans en matière de délits ou de crimes.

Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés aux alinéas 1er et 2 du paragraphe 2 de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue à l'alinéa 7 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable.“

2. Le paragraphe 1ter. dudit article 13 est complété par un deuxième alinéa nouveau, libellé comme suit:

„Cette faculté n'est pas donnée lorsque l'interdiction de conduire est prononcée dans le cas d'une condamnation du chef d'un des délits prévus au paragraphe 1, alinéa 2, ou au paragraphe 13.“

3. Ledit article 13 est complété par un nouveau paragraphe 2 libellé comme suit:

„2. Par dérogation aux articles 628 et suivants du Code d'instruction criminelle il ne pourra pas être sursis à l'exécution du premier mois de toute interdiction de conduire égale ou supérieure à six mois.“

4. L'ancien paragraphe 2 devient le paragraphe 2bis.

5. Le paragraphe 9 dudit article 13 est supprimé.

6. Le premier alinéa du paragraphe 12 dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„En cas d'interdiction de conduire judiciaire ainsi que de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire ou la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.“

Le deuxième alinéa du même paragraphe 12 est abrogé.

7. Le premier alinéa du paragraphe 13 dudit article 13 est remplacé par le texte suivant:

„Le permis de conduire d'une personne frappée par une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire, d'un retrait ou d'une restriction du permis de conduire par décision administrative, d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis et d'un retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 du présent article n'est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.“

Au deuxième alinéa du même paragraphe 13 le maximum de l'emprisonnement est porté à trois ans et l'amende de 251 à 5.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

8. Ledit article 13 est complété in fine par un paragraphe 14 nouveau, libellé comme suit:

„14. De l'accord du procureur d'Etat les membres de la police grand-ducale peuvent procéder au retrait immédiat du permis de conduire dans le cas où ils ont constaté à charge du titulaire de ce permis un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, alinéas 1 et 2, et paragraphe 6, alinéa 1. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.

Ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire. Il ne peut être maintenu que s'il est validé dans les huit jours sur requête du procureur d'Etat par ordonnance du juge d'instruction. Cette ordonnance produit ses effets immédiatement.“

Art. XIX. 1. Le cinquième alinéa de l'article 14 modifié de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„La mainlevée de la saisie de l'interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction, ainsi que du retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 de l'article 13 peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

- 1° à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;
- 2° à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe ou si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 2°;
- 3° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 3° ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.“

2. Le septième alinéa dudit article 14 est remplacé par le texte suivant:

„Les ordonnances de la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement et les jugements du juge de police et de la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement pourront être attaqués d'après les dispositions de droit commun prévues au Code d'instruction criminelle.“

Art. XX. Le premier alinéa de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le

directeur général de la police grand-ducale ainsi que, dans l'exercice de leurs fonctions en relation avec les contrôles visés à l'article 6, lettre b), par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises."

Art. XXI. 1. Le deuxième alinéa du premier paragraphe de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le texte suivant:

„Les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, lorsque

- 1) le conducteur d'un véhicule qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord, ou à la législation sur les transports routiers, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner;
- 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation;
- 3) 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. La deuxième phrase du paragraphe 6 du même article 17 est remplacée par la phrase suivante:

„Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire ou détenteur de celui-ci; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal."

Art. XXII. La loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complétée par un article 17bis nouveau libellé comme suit:

„**Art. 17bis.**– Les dispositions des règlements pris en exécution de la présente loi qui concernent plus particulièrement l'obligation de circuler près du bord droit de la chaussée, l'obligation de respecter les règles de priorité aux intersections, les limitations de vitesse, les règles spéciales de circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs, l'interdiction pour les autres véhicules d'utiliser des parties de la voie publique réservées à des catégories déterminées d'usagers de la route, ainsi que l'interdiction de couper un groupe de piétons ou de concurrents participant à une course cycliste ne s'appliquent pas aux fonctionnaires de la police grand-ducale qui, en vue de rassembler des preuves ou d'arrêter des suspects, conduisent des véhicules de la police grand-ducale dans le cadre d'opérations ou exercices d'observation ou de filature de personnes suspectées de commettre ou d'avoir commis un crime ou délit. Cette dérogation vaut notamment lorsque le crime ou délit a trait à la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances ou risque de mettre en danger des vies humaines, de porter atteinte à l'intégrité physique de personnes, de constituer un danger pour la sécurité ou la sûreté publique ou de mettre gravement en cause l'ordre public.

La même dérogation vaut également

- pour les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises lors de la conduite de véhicules de cette administration dans le cadre d'opérations ou exercices d'observation en vue de rassembler des preuves ou d'arrêter des suspects ou de filature de personnes suspectées de commettre ou d'avoir commis un crime ou délit prévu par le règlement ministériel du 4 octobre 1977 concernant la coordination des dispositions générales relatives aux douanes et accises ou ayant trait à la loi modifiée du 19 février 1973 concernant la vente de substances médicamenteuses et la lutte contre la toxicomanie et/ou des métabolites ou produits de décomposition spontanée formés à partir de ces substances,

- pour les fonctionnaires du Service de Renseignements à l’occasion de la conduite de véhicules de ce service dans le cadre d’opérations ou exercices d’observation ou de filature en relation avec les missions du service définies par la loi du 15 juin 2004 portant organisation du Service de Renseignement de l’Etat.

Les opérations et exercices d’observation ou de filature doivent faire séparément pour chaque opération ou exercice l’objet d’une décision préalable du chef d’administration.

La dérogation prévue au premier alinéa vaut également pour des fonctionnaires relevant d’autorités ou de services étrangers qui exercent des missions de police ou de douane conformément au droit national de leur pays d’origine et qui, sur base d’accords internationaux par application des dispositions légales et réglementaires en matière de coopération policière et douanière internationale, sont autorisés à effectuer sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg les opérations et exercices visés à cet alinéa, à condition d’en avoir préalablement informé le directeur général de la police grand-ducale et, le cas échéant, le directeur de l’administration des douanes et accises.

Tout conducteur tombant sous le champ d’application du présent article est tenu de faire preuve en toute circonstance de prudence de façon à ne pas constituer un danger pour la circulation et à rester constamment maître de son véhicule.“

Art. XXIII. Au paragraphe 1er de l’article 28 de la loi du 16 avril 2003 relative à l’assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs le maximum de l’emprisonnement est porté à trois ans et l’amende de 251 à 2.000 euros est remplacée par une amende de 500 à 10.000 euros.

Art. XXIV. L’article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

„**Art. 1er.**– Un règlement d’administration publique déterminera la taxe à percevoir lors de la présentation:

- a) des demandes en obtention d’un certificat d’immatriculation ou d’identification pour un véhicule ou pour un signe distinctif particulier;
- b) d’une demande en obtention d’un permis de conduire;
- c) d’une demande en renouvellement, en remplacement ou en transcription d’un permis de conduire;
- d) d’une demande en obtention d’un double d’une des pièces énumérées sub a) et b);
- e) d’une demande d’admission à un examen en vue de l’obtention d’un permis de conduire après un échec partiel ou total à un examen antérieur;
- f) d’une demande en obtention d’une carte électronique pour la mise en fonction, la vérification, le calibrage, le réglage ou le contrôle des tachygraphes numériques.“

