

N° 7652

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2019-2020

PROJET DE LOI

modifiant

1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

* * *

(Dépôt: le 20.8.2020)

SOMMAIRE:

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (17.7.2020).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs	3
4) Commentaire des articles.....	4
5) Résumé	6
6) Fiche financière	7
7) Fiche d'évaluation d'impact.....	8
8) Avis de la Chambre de Commerce (28.7.2020).....	11
9) Textes coordonnés.....	11

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

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

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

Arrêtons :

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

1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Cabasson, le 17 juillet 2020

*Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,*

François BAUSCH

HENRI

TEXTE DU PROJET DE LOI

Chapitre 1^{er} – Modification de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Art.1^{er}. A l'article 3 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés, paragraphe 1^{er}, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« Les appareils automatiques visés à l'alinéa 1^{er} peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et peuvent être conçus pour mesurer :

1. la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement,
2. la vitesse moyenne des véhicules entre deux points,
3. l'inobservation d'un signal lumineux rouge,
4. la distance par rapport au véhicule qui précède correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes et
5. le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers ou une voie fermée.

Ces infractions peuvent être constatées et enregistrées simultanément par un seul appareil. »

Art.2. A l'article 6 de la même loi, le paragraphe 3 est modifié comme suit :

1. L'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction ne donnant pas lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé n'est, par dérogation à l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955, pas remplacé par un procès-verbal, et la personne pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction est déclarée redevable, sur décision écrite du procureur d'Etat, d'une amende forfaitaire correspondant au double du montant de l'avertissement taxé. Sous réserve de la réclamation formée conformément à l'alinéa 5, la décision d'amende forfaitaire du procureur d'Etat vaut titre exécutoire. La personne pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction est avisée de la décision d'amende forfaitaire, ainsi que du droit de réclamation contre cette décision, par lettre recommandée. »

2. A l'alinéa 5 les mots « ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction » sont insérés après les mots « personne pécuniairement responsable ».

Art.3. A l'article 8 de la même loi, au paragraphe 3 la phrase « Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat. » est remplacé par le texte suivant :

« Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. En cas de non-conformité par rapport aux indications visées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, points 1. à 4., il rejette la contestation et le délai continue à s'appliquer.

Si la contestation est basée sur un autre motif, l'officier ou l'agent de police judiciaire en informe le procureur d'Etat qui décidera de la suite à donner au dossier. »

Chapitre 2 – Modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art.4. A l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, au point 2., les mots « et de leur chargement » sont ajoutés après les mots « véhicules routiers ».

EXPOSE DES MOTIFS

1. CONSIDERATIONS GENERALES

Le plan d'action « sécurité routière » (2019-2023) adopté par le Gouvernement comprend diverses mesures à mettre en œuvre d'ici 2023 afin de combattre le fléau des accidents et d'améliorer la sécurité sur nos routes.

La mesure 14 de ce plan d'action prévoit le renforcement du respect des feux rouges notamment par le biais d'installation de « radars feux rouges ». Ces radars sont conçus pour détecter le non-respect d'un signal lumineux rouge de façon systématique et automatique.

Au Luxembourg, le cadre légal pour les radars automatiques est fixé par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Le présent projet de loi a pour objet d'adapter ce cadre légal en vue de la mise en place des radars feux rouges.

Le système de contrôle et de sanction automatisés (CSA) vise à faciliter la constatation, sans interception des véhicules, de certaines infractions au code de la route. Son objectif principal est de détecter des comportements non règlementaires et constituant une atteinte grave à la sécurité routière, ainsi que d'en identifier les auteurs.

La finalité ultime du système CSA est de constater quatre types d'infractions au Code de la route, à savoir l'excès de vitesse (1), l'inobservation d'un feu rouge (2), le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules (3) et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route (4).

Par la mise en place d'un dispositif de contrôle automatisé sur le réseau routier national, plusieurs objectifs ont été poursuivis.

Tout d'abord, le système CSA permet d'effectuer des contrôles à des endroits dangereux où actuellement aucun contrôle ne peut être organisé par les forces de l'ordre vu la configuration des lieux.

Ensuite, malgré une augmentation notable et progressive des contrôles organisés par la Police grand-ducale, la probabilité pour un conducteur d'être sanctionné est souvent ressentie comme étant trop faible. Cette situation génère un sentiment d'impunité qui nuit au bon respect du Code de la route et donc à la sécurité routière.

La mise en place du système CSA permet d'augmenter sensiblement la probabilité d'être contrôlé, tout en permettant aux forces de l'ordre d'être plus disponible pour accomplir d'autres missions.

Depuis le 16 mars 2016, plusieurs radars fixes et mobiles ont été mis en service sur le réseau routier luxembourgeois. A ce jour, le Luxembourg compte un total de 24 radars fixes, 5 radars mobiles et 2 radars du type « chantier ».

Cependant, les appareils automatiques actuellement en place sont conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points. Ils sont donc conçus pour détecter une seule infraction, à savoir le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse.

Le présent projet de loi vise donc à compléter la loi modifiée du 25 juillet 2015 pour y apporter une extension quant au fonctionnement des appareils automatiques afin de permettre l'utilisation des radars capables de détecter simultanément les quatre types d'infractions visées. Ainsi, par un seul appareil, toutes les infractions reprises dans la loi pourront être détectées. Cette façon de procéder permet par exemple la mise en place d'un radar capable de contrôler à la fois le respect d'un feu rouge, ainsi que le respect de la limitation de vitesse.

L'analyse des chiffres en matière de constatations par le système CSA depuis son entrée en vigueur montre que la très grande majorité des infractions sont des contraventions sanctionnées par un avertissement taxé de 49.-€. Afin de dé-judiciariser ces contraventions, le législateur a introduit, par la loi du 10 avril 2018, la procédure d'amende forfaitaire en cas de défaut de règlement ou de défaut de contestation d'avertissement taxé transmis à la personne pécuniairement redevable.

Jusqu'à présent, la procédure d'amende forfaitaire n'était applicable qu'à la personne pécuniairement responsable.

Dans un souci de traitement uniforme, il convient de rendre la procédure d'amende forfaitaire également, formellement et expressément, applicable à la personne désignée comme conducteur du véhi-

cule au moment de l'infraction par la personne pécuniairement redevable, et qui ne réagirait pas aux constats et rappels lui adressés.

En l'état actuel, le rejet de la contestation emporte établissement d'un procès-verbal transmis au Parquet. Il est proposé de faire abstraction de la formalité du procès-verbal et de prévoir la continuation de la procédure d'avertissement taxé pour les cas où la contestation doit être accompagnée d'un document justificatif obligatoire et que ce document n'est pas joint. Le rejet de la contestation pour défaut de documents justificatifs obligatoires après simple vérification matérielle par les agents ou officiers de police judiciaire ne nécessite donc pas l'établissement d'un procès-verbal.

Pour les autres cas, il est considéré comme suffisant de saisir le procureur d'État d'une simple information, sans établissement d'un procès-verbal, pour le mettre en mesure de prendre une décision sur la suite à donner à la contestation, continuation ou arrêt de la procédure d'avertissement taxé.

En outre, le présent 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 marge de modifications prévues à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

En effet, les modifications prévues audit arrêté grand-ducal ont pour objet d'apporter des modifications en relation avec les dimensions et masses des véhicules routiers et de distinguer de façon évidente entre un véhicule routier avec ou sans chargement.

Jusqu'à présent, les dimensions des véhicules ont été déterminées en mesurant le véhicule routier tout en ajoutant la dimension du chargement qui dépasse la zone de chargement, ainsi que les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule. En d'autres termes, non seulement les équipements et accessoires ont été pris en considération pour déterminer les dimensions maximales des véhicules mais également le dépassement du chargement. Ainsi, le Code de la route a confondu les dimensions du véhicule avec ses équipements et accessoires, ainsi qu'avec son chargement et, partant, indique uniquement les dimensions maximales globales sans pour autant différencier entre le chargement et le véhicule routier avec ses accessoires et équipements démontables ou non.

Ledit projet de règlement sépare donc rigoureusement le véhicule de son chargement ce qui permet de clarifier les conditions dans lesquelles peuvent être effectuées des transports soumis à une autorisation de transport exceptionnel ou à une autorisation pour la mise en circulation des véhicules routiers, chargés ou non, ne respectant pas les dimensions ou masses déterminées par le Code de la route.

L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques constitue la base légale des autorisations que le ministre peut délivrer.

Il y a donc lieu d'ajouter au point 2 de l'article 3 de la loi précitée les termes « et de leur chargement » afin de distinguer clairement entre les dimensions, masses et chargement des véhicules routiers.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad article 1^{er}

L'article 1^{er} propose de modifier l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 3 de la loi modifiée du 25 juillet 2015.

En l'état actuel, les radars automatiques mis en place à travers le Luxembourg ne sont conçus que pour constater une seule infraction, à savoir le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse.

C'est la raison pour laquelle l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 3 était, jusqu'à présent, limité aux appareils automatiques destinés à constater le non-respect des vitesses.

Avec la mise en place du nouveau type de « radar feux rouges », il y a lieu d'ajouter au cadre légal la précision que les radars automatiques peuvent pareillement constater et enregistrer l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

Comme, dans l'avenir, l'installation d'autres radars vont probablement suivre, notamment ceux de détecter le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route, il est ajouté, par précaution, à la législation actuelle que les appareils automatiques sont, le cas échéant, conçus pour constater et sanctionner en outre ces deux

infractions afin de ne plus devoir procéder à la modification de la présente loi lors de l'installation de ce type de radars.

En modifiant l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 3, une extension est réalisée quant au fonctionnement des radars automatiques afin de permettre l'utilisation des appareils capables de détecter simultanément les quatre types d'infractions routières expressément visées par le système CSA.

Par cette modification, toutes les infractions limitativement énumérées dans la loi pourront donc être détectées cumulativement par un seul appareil.

Ainsi, cet aménagement du cadre légal permet, dès lors, la mise en place d'un radar qui est capable de contrôler tant l'observation d'un signal lumineux rouge, que le respect de la limitation réglementaire de la vitesse.

Ad article 2

Face à une procédure judiciaire très compliquée et non adaptée au traitement d'un contentieux de masse, tel qu'il résulte du système CSA et dans un souci de désengorgement des instances judiciaires, la loi du 18 avril 2018 a remplacé la procédure consistant en l'établissement d'un procès-verbal par une amende forfaitaire suite au défaut de paiement dans le délai imparti de l'avertissement taxé ne donnant pas lieu à une réduction de points sur le permis de conduire.

Jusqu'à ce jour, la procédure d'amende forfaitaire n'était prévue que pour la personne pécuniairement responsable et non pas pour la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

Dans un souci de traitement uniforme, il convient de rendre la procédure d'amende forfaitaire aussi formellement et expressément applicable à la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction par la personne pécuniairement redevable, et qui ne réagirait pas aux constats, ni aux rappels lui adressés.

Afin de rendre la procédure d'amende forfaitaire également applicable à la personne désignée, il y a lieu de compléter le paragraphe 3 de l'article 6 en ajoutant à trois reprises les termes « ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction ».

Ad article 3

En cas de constatation d'une infraction à la législation routière visée par le système CSA, la personne pécuniairement responsable est informée par lettre qu'elle est redevable d'un avertissement taxé. Cette dernière peut cependant contester être l'auteur de l'infraction en adressant le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre national de traitement et en joignant des documents justificatifs.

En l'état actuel, un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation et dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat en cas de rejet de ladite contestation.

Afin de réaliser la simplification préconisée de la procédure, il est proposé de renoncer à la procédure d'établissement du procès-verbal et de continuer avec la procédure d'avertissement taxé pour les cas où la contestation doit être accompagnée d'un document justificatif obligatoire et que ce document n'est cependant pas joint.

Le rejet d'une contestation d'un officier ou agent de police judiciaire pour défaut de documents justificatifs obligatoires après simple vérification matérielle ne nécessite donc plus l'établissement d'un procès-verbal.

Cette modification accorde plus de pouvoir aux agents et officiers de police judiciaire et facilite le travail à ces derniers alors qu'ils ne sont plus obligés de dresser, pour chaque rejet de contestation, un procès-verbal qui sera transmis au Procureur d'Etat. Une diminution de la charge de travail est, par contre, également accordée à ce dernier en ce sens qu'il n'est plus saisi des procès-verbaux renseignant sur des simples contestations qui sont, dès le départ, irrecevables.

En ce qui concerne les autres cas de contestation, il est suffisant de saisir le procureur d'Etat d'une simple information, sans nécessité aucune de dresser un procès-verbal. Le procureur d'Etat décide, lui seul, sur la suite à donner au dossier.

Il y a donc lieu de remanier le texte du paragraphe 3 de l'article 8 en arrêtant dans une première phrase le rejet par l'officier ou l'agent de police judiciaire de la contestation non-conforme quant aux documents justificatifs obligatoires et la continuation subséquente de la procédure d'avertissement taxé et en arrêtant dans une 2^e phrase la saisine du Procureur d'Etat par simple information en ce qui concerne les autres cas de contestation.

Ad article 4

Afin de distinguer clairement entre le chargement et un véhicule routier pour déterminer les dimensions maximales autorisées, il y a lieu de compléter le point 2 de l'article 3 de la loi précitée du 14 février 1955 en ajoutant à la fin dudit point les termes « et de leur chargement ».

*

RESUME

Objet et contenu du dossier

Le présent projet de loi a pour objet d'adapter la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés relative à la mise en place des appareils automatiques sur le réseau routier national en vue de l'installation de radars feux rouges et de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques pour tenir compte des modifications qu'il est proposé d'apporter à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Description des modifications par rapport à la législation existante

Il est proposé :

1) Adaptation de loi précitée du 25 juillet 2015

- de réaliser une extension quant au fonctionnement des appareils automatiques afin de permettre l'utilisation des radars capables de détecter simultanément les quatre types d'infractions routières visées par le système CSA
- de rendre la procédure d'amende forfaitaire formellement et expressément applicable à la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction par la personne pécuniairement redevable et qui ne réagirait ni aux constats, ni aux rappels lui adressés
- de faire abstraction de la formalité du procès-verbal et de prévoir la continuation de la procédure d'avertissement taxé pour les cas où la contestation est rejetée pour défaut de documents justificatifs obligatoires après simple vérification matérielle par les officiers ou agents de police judiciaire

2) Adaptation de la loi précitée du 14 février 1955

- d'ajouter au point 2 de l'article 3 le chargement afin de distinguer clairement entre les dimensions d'un véhicule routier avec et sans chargement

Compétence éventuelle d'un autre département ministériel

Le Ministère de la Justice et le Ministère de la Sécurité intérieure sont également concernés par le présent projet.

Questions à trancher respectivement des décisions à adopter

Il n'y a pas de questions à trancher.

La seule décision à adopter est l'accord avec le présent projet de loi avant sa transmission au Conseil d'Etat.

*

FICHE FINANCIERE

Le présent projet de loi a pour objet d'adapter la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés relative à la mise en place des appareils automatiques sur le réseau routier national en vue de l'installation de radars feux rouges et de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques pour tenir compte des modifications qu'il est proposé d'apporter à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

1) Adaptation de la loi précitée du 25 juillet 2015

Le projet de loi aura un impact sur le budget de l'Etat et engendra, d'une part, des frais d'adaptation au centre national de traitement (CNT) et, d'autre part, des frais d'acquisition, de la mise en place, d'entretien et de maintenance des nouvelles installations.

a) Adaptation du centre national de traitement

Un centre national de traitement a été mis en place afin d'assurer le fonctionnement du système CSA, depuis la détection de l'infraction jusqu'au paiement de l'amende.

L'ensemble des grandes fonctionnalités permettant le traitement des infractions sont centralisées au sein dudit centre. Il permet d'assurer un haut niveau d'automatisation de la chaîne de traitement des infractions et constitue à la fois le centre administratif de ce traitement et le système informatique sur lequel reposera la chaîne de traitement de ces infractions.

Comme, jusqu'à présent, les appareils automatiques mis en place à travers le Luxembourg ne sont conçus que pour mesurer la vitesse, il y a donc lieu d'adapter le centre national de traitement dans la perspective de pouvoir traiter également les infractions liées à l'inobservation d'un signal lumineux rouge.

L'adaptation du centre national de traitement est estimée à 640.000.-€ TTC.

b) L'acquisition, la mise en place, l'entretien et la maintenance des installations de radars feux rouges

A côté de l'adaptation du centre national de traitement, il faut acquérir, mettre en place, faire exploiter et faire maintenir des dispositifs fixes de contrôle automatisés de l'inobservation d'un feu rouge. Le premier dispositif pourra être installé et mis en service à la fin de l'année 2020, début 2021 au plus tard.

Les frais d'acquisition et de la mise en place des équipements fixes peuvent être estimés à 120.000.-€ TTC. Les frais liés au génie civil et au câblage sont estimés à une hauteur de 150.000.-€ TTC.

Concernant les frais d'entretien et de la maintenance, il est estimé que les nouvelles installations de radars feux rouges engendrent des frais comparables à celles déjà mis en place. A l'époque, lors de la mise en place du système de contrôle et de sanction automatisé sur le réseau routier national, les coûts de la maintenance de 26 équipements, dont 20 fixes et 6 mobiles, ont été estimés à 110.000.-€ HT par an. La maintenance d'un dispositif fixe de contrôle automatisé de l'inobservation d'un feu rouge peut donc être estimé à 4.300.-€ HT par an.

2) Adaptation de la loi précitée du 14 février 1955

Ce point n'aura aucun impact sur le budget de l'Etat.

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi modifiant 1° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés 2° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics – Département de la Mobilité et des Transports
Auteur(s) :	Alain Disiviscour / Sonja Conzemius
Téléphone :	247-84948
Courriel :	sonja.conzemius@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Adaptation du cadre légal en vue de l'installation de radars feux rouges et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 pour tenir compte des modifications apportées à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	Ministère de la Justice, Ministère de la Sécurité intérieure, Police grand-ducale, Ministère public, Administration des ponts et chaussées, Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA, Trésorerie de l'Etat, SNCH
Date :	04/06/2020

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non
 Si oui, laquelle/lesquelles : Ministère de la Justice, Ministère de la Sécurité intérieure, Police grand-ducale, Ministère public, Administration des ponts et chaussées, Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA, Trésorerie de l'Etat, SNCH
 Remarques/Observations : avis favorables

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :	Oui <input type="checkbox"/>	Non <input checked="" type="checkbox"/>
– Citoyens :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>
– Administrations :	Oui <input checked="" type="checkbox"/>	Non <input type="checkbox"/>

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
 (c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
 Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
 Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
 Remarques/Observations :

¹ N.a. : non applicable.

5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
– une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
– des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
– le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :
10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non

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

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

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

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ? la mise en place du radar feux rouges est prévue pour la fin de l'année

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
 Si oui, lequel ?
 Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
 – principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 – positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 Si oui, expliquez de quelle manière :
 – neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 Si oui, expliquez pourquoi :
 – négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
 Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
 Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
 Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

*

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p. 10-11)

AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

(28.7.2020)

Le projet de loi sous avis a pour objet de modifier la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisées ainsi que la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques afin d'y apporter quelques modifications ponctuelles.

Les articles 1 à 3 du projet de loi sous avis modifient la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Pour rappel, le système de contrôle et de sanction automatisés (radars automatiques) permet en l'état actuel de constater uniquement le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse. L'article 1^{er} du projet de loi sous avis prévoit d'y ajouter trois nouvelles infractions, à savoir l'inobservation d'un signal lumineux rouge, le non-respect des distances de sécurité entre les véhicules et le fait de circuler sur des voies réservées à d'autres usagers de la route.

Dans un souci de traitement uniforme, l'article 2 du projet de loi sous avis vise à élargir la procédure d'amende forfaitaire actuellement applicable seulement à la personne pécuniairement responsable également à la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

L'article 3 du projet de loi sous avis prévoit quant à lui de simplifier la procédure applicable en cas de contestation d'une infraction à la législation routière visée par le système de contrôle et de sanction automatisés. Désormais, le rejet d'une contestation pour défaut de documents justificatifs obligatoires après simple vérification matérielle par un agent ou un officier de police judiciaire ne nécessitera plus l'établissement d'un procès-verbal.

Finalement, l'article 4 du projet de loi sous avis modifie l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques afin de permettre une distinction claire entre le chargement et un véhicule routier pour déterminer les dimensions ou les masses maximales autorisées.

La Chambre de Commerce n'a pas de commentaire à formuler et s'en tient à l'exposé des motifs et au commentaire des articles qui expliquent clairement le cadre et les objectifs du présent projet de loi.

*

Après consultation de ses ressortissants, la Chambre de Commerce peut marquer son accord au projet de loi sous avis.

*

TEXTES COORDONNES

LOI DU 25 JUILLET 2015

portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

Art. 1^{er}. Objet.

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

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

(Loi du 10 avril 2018)

En vue d'assurer le fonctionnement du système CSA, le Centre a pour mission le traitement des infractions, la gestion des contestations et des réclamations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA. Le traitement des réclamations est opéré sous le contrôle du procureur d'État à qui elles ont été notifiées.

Art. 2. Finalités du système CSA.

(1) Le système CSA a les finalités suivantes:

1. constater et enregistrer, au moyen d'appareils automatiques définis à l'article 3, les infractions à la législation routière concernant:
 - a) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse, considéré comme contravention ou contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou comme délit en vertu de l'article 11bis de la loi précitée du 14 février 1955;
 - b) l'inobservation d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
 - c) l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
 - d) le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers ou une voie fermée, considéré comme contravention en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
2. identifier le conducteur, le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1.;
(Loi du 10 avril 2018)
3. traiter les infractions visées au présent article en vue de décerner et de gérer les avertissements taxés visés à l'article 15 de la loi précitée du 14 février 1955 et les amendes forfaitaires prévues à l'article 6;
4. traiter les infractions donnant lieu à un procès-verbal conformément à l'article 15, alinéa 4, points 1., 3., 4. et 5. de la loi précitée du 14 février 1955;
(Loi du 10 avril 2018)
5. gérer les courriers des personnes concernées en relation avec les avertissements taxés qui leur sont envoyés et les amendes forfaitaires;
(Loi du 10 avril 2018)
6. gérer les consignations visées à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 5 ;
7. transmettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, à la réduction des points dont est doté le permis de conduire, conformément à l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955 ;
(Loi du 10 avril 2018)
8. transmettre à l'Administration de l'enregistrement et des domaines les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, au recouvrement des amendes forfaitaires.

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

(3) La constatation des infractions visées au paragraphe 1^{er}, point 1., se fait, au moyen des appareils automatiques définis à l'article 3, conformément à l'article 9-2 du Code de procédure pénale.

(...) (*supprimé par la loi du 29 mars 2016*)

Art. 3. Appareils automatiques.

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

~~En ce qui concerne les appareils automatiques destinés à constater et à enregistrer l'infraction à la législation routière visée à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1. sous a), ils peuvent se présenter sous~~

~~forme fixe ou mobile et être conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points. Les appareils automatiques visés à l'alinéa précédent peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et peuvent être conçus pour mesurer :~~

1. la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement,
2. la vitesse moyenne des véhicules entre deux points,
3. l'inobservation d'un signal lumineux rouge,
4. la distance par rapport au véhicule qui précède correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes et
5. la fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers ou une voie fermée.

Ces infractions peuvent être constatées et enregistrées simultanément par un seul appareil.

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

(3) Pour l'application de la présente loi, le Centre est considéré comme étant le lieu de constatation de l'infraction par un officier ou agent de police judiciaire. Toutefois, pour l'application de l'article 26, paragraphe 1^{er}, du Code de procédure pénale, le lieu où l'infraction est constatée et enregistrée au moyen des appareils automatiques est considéré comme étant le lieu d'infraction.

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

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

Art. 4. Responsabilité.

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

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

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

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

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

(2) La responsabilité pécuniaire prévue au paragraphe 1^{er} s'applique, à moins que la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1^{er} n'établisse qu'au moment de l'infraction, le véhicule ne se trouvait pas sous sa garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement

frauduleux ou d'un événement de force majeure ou qu'elle ne fournisse des renseignements permettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

(Loi du 10 avril 2018)

(3) Par le paiement spontané de l'avertissement taxé prévu à l'article 5 ou de l'amende forfaitaire prévue à l'article 6, paragraphe 3, la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1^{er} reconnaît avoir commis l'infraction. Dans ce cas les dispositions de l'alinéa 1 de l'article 14bis de la loi précitée du 14 février 1955 sont d'application. Il en est de même en cas de condamnation judiciaire du conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

En cas de poursuite, en cette qualité, de la personne pécuniairement redevable devant la juridiction compétente pour statuer sur l'infraction, celle-ci ne pourra retenir sa responsabilité pénale et ne pourra que prononcer une condamnation à régler un montant équivalent à celui de l'amende encourue par le conducteur pénalement responsable. Les règles sur la contrainte judiciaire ne sont pas applicables à cette condamnation.

Art. 5. Avertissement taxé.

(Loi du 10 avril 2018)

(1) La personne pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1^{er}, est informée par courrier qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé.

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

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

(Loi du 10 avril 2018)

Art. 6. Paiement de l'avertissement taxé.

(1) Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de quarante-cinq jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans le courrier prévu par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de quarante-cinq jours court à partir de la date du courrier prévu par l'article 5.

A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu à l'alinéa précédent, l'information prévue à l'article 5 est envoyée à la personne pécuniairement responsable conformément à l'article 4, paragraphe 1^{er}, par lettre recommandée, avec des précisions quant aux conséquences en cas de non-paiement dans un délai de quarante-cinq jours à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes. Le modèle de la prédite lettre est fixé par règlement grand-ducal.

(2) A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévus au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction donnant lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal en application de l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955.

(3) A défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction ne donnant pas lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé n'est, par dérogation à l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955, pas remplacé par un procès-verbal, et la personne pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction est déclarée redevable, sur décision écrite du procureur d'Etat, d'une amende forfaitaire correspondant au double du montant de l'avertissement taxé. Sous réserve de la réclamation formée conformément à l'alinéa 5, la décision d'amende forfaitaire du procureur d'Etat vaut titre exécutoire. La personne pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au

moment de l'infraction est avisée de la décision d'amende forfaitaire, ainsi que du droit de réclamation contre cette décision, par lettre recommandée.

L'amende forfaitaire est payable dans un délai de trente jours à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

A défaut de paiement dans le délai prévu à l'alinéa 2, l'amende forfaitaire est recouvrée par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Celle-ci bénéficie pour ce recouvrement du droit de procéder à une sommation à tiers détenteur conformément à l'article 8 de la loi modifiée du 27 novembre 1933 concernant le recouvrement des contributions directes, des droits d'accise sur l'eau-de-vie et des cotisations d'assurance sociale.

L'action publique est éteinte par le paiement de l'amende forfaitaire. Sauf en cas de réclamation formée conformément à l'alinéa 5, l'amende forfaitaire se prescrit par deux années révolues à compter du jour de la décision d'amende forfaitaire.

La décision d'amende forfaitaire est considérée comme non avenue si, au cours du délai prévu à l'alinéa 2, la personne pécuniairement responsable ou la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction notifie au procureur d'Etat une réclamation écrite, motivée, accompagnée de l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou des renseignements permettant de l'identifier. La réclamation doit encore être accompagnée de la justification de la consignation auprès de la Police grand-ducale de l'amende forfaitaire sur le compte indiqué dans l'avis sur la décision d'amende forfaitaire. Ces formalités sont prescrites sous peine d'irrecevabilité de la réclamation.

Le procureur d'Etat, sauf s'il renonce à l'exercice des poursuites, cite la personne concernée devant le tribunal de police, qui statue sur l'infraction en dernier ressort. En cas de condamnation, le montant de l'amende prononcée ne peut pas être inférieur au montant de l'amende forfaitaire.

En cas de classement sans suite ou d'acquiescement, s'il a été procédé à la consignation, le montant de la consignation est restitué à la personne à qui avait été adressé l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou ayant fait l'objet des poursuites. Il est imputé sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation.

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

Art. 7. Procès-verbal.

(Loi du 29 mars 2016)

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

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

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

(...) (supprimé par la loi du 29 mars 2016)

(Loi du 10 avril 2018)

Art. 7bis. Adresse de notification

Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites à l'adresse figurant au registre national des personnes physiques prévu par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, au registre national des personnes physiques, à la carte d'identité, aux registres communaux des personnes physiques, pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que détenteur, ou à défaut du propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale détenteur, ou à défaut propriétaire du véhicule, ces informations sont vala-

blement faites à l'adresse figurant au répertoire général des personnes physiques et morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales.

Art. 8. Droit de contestation.

(Loi du 10 avril 2018)

(1) En application de l'article 4, paragraphe 2, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1^{er}, peut, dans un délai de quarante-cinq jours contester être l'auteur de l'infraction. Ce délai court à partir de la date du courrier prévu par l'article 5, respectivement à partir du jour où la personne concernée a accepté la lettre recommandée prévue à l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 6 ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de ladite lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

(Loi du 10 avril 2018)

A cette fin, elle adresse le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné de l'un des documents suivants:

1. du récépissé du dépôt de plainte pour soustraction frauduleuse ou détournement frauduleux ou d'une copie de la déclaration de destruction du véhicule;

(Loi du 10 avril 2018)

2. d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant les nom, prénoms, date de naissance, sexe et adresse de la personne qu'elle désigne comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction;

3. d'une copie de contrat de cession du véhicule dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et de la preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs;

4. d'une copie du contrat de location.

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

(Loi du 10 avril 2018)

La contestation peut également être adressée de façon dématérialisée par le biais de la plateforme interactive sécurisée de l'Etat. Elle doit comporter une signature électronique avancée sur base d'un certificat qualifié.

(2) La contestation est admise, à condition:

1. d'être conforme aux exigences du paragraphe 1^{er} ainsi que de l'article 9 et

2. en cas d'attestation dont question au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point 2., de permettre d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

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

(3) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. ~~Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat. En cas de non-conformité par rapport aux indications visées par le paragraphe 1^{er}, points 1. à 4., il rejette la contestation et le délai continue à s'appliquer.~~

Si la contestation est basée sur un autre motif, l'officier ou l'agent de police judiciaire en informe le Procureur d'Etat qui décidera de la suite à donner au dossier.

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

(Loi du 10 avril 2018)

Art. 8bis. Obligation de désignation du conducteur par le représentant légal d'une personne morale

Lorsqu'en application de l'article 4, paragraphe 1^{er}, la responsabilité pécuniaire incombe au représentant légal d'une personne morale, ce dernier est tenu de fournir au Centre les renseignements per-

mettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction selon les modalités prévues à l'article 8, à moins qu'il n'établisse qu'au moment de l'infraction, le véhicule ne se trouvait pas sous sa garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux ou d'un événement de force majeure.

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

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

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

(Loi du 10 avril 2018)

Par dérogation aux dispositions prévues à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 3, le recouvrement de l'amende forfaitaire visée à l'article 6, paragraphe 3, peut également se faire conformément à la loi modifiée du 23 février 2010 relative à l'application du principe de la reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires ; si la personne concernée réside dans un pays tiers à l'Union européenne et ne possède pas de biens ni de revenus au Luxembourg, le recouvrement se fait conformément aux conventions internationales applicables.

(Loi du 1^{er} août 2018)

Art. 10. Traitement des données du système CSA.

Le Centre procède au traitement des données à caractère personnel qui est nécessaire à l'accomplissement de ses missions qui est effectué conformément aux dispositions de la loi du 1^{er} août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

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

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

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

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

(Loi du 10 avril 2018)

Art. 12. Dispositions pénales.

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

Le fait de ne pas satisfaire à l'obligation édictée en vertu de l'article 8bis est puni d'une amende de 1.000 à 10.000 euros. En cas de récidive dans le délai de trois ans après une précédente condamnation devenue irrévocable, les minima et maxima de l'amende sont doublés.

Art. 13. Dispositions modificatives.

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

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

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

b) La première phrase de l'alinéa 2 de l'article 16 est remplacée par le libellé suivant:

«Jusqu'à remise de cette somme, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu.»

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

«Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.»

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

«11. Le fichier créé dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés.»

Art. 14. Disposition finale.

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: «loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés».

*

LOI DU 14 FEVRIER 1955

concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 3. Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants :

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

