

N° 7985

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2022-2023

PROJET DE LOI

modifiant

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

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

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

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

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

6° la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ;

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

RAPPORT DE LA COMMISSION DE LA MOBILITE ET DES TRAVAUX PUBLICS

(17.07.2023)

La Commission se compose de : Mme Chantal GARY, Présidente - Rapportrice ; Mme Barbara Agostino, Mme Semiray AHMEDOVA, M. Frank COLABIANCHI, M. Félix EISCHEN, M. Jeff ENGELN, M. Marc GOERGEN, M. Marc HANSEN, Mme Cécile HEMMEN, M. Aly KAES, M. Claude LAMBERTY, M. Marc LIES, M. Marc SPAUTZ, Mme Jessie THILL, M. Carlo WEBER, M. Serge WILMES, Membres.

I. Antécédents

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 30 mars 2022 par Monsieur François Bausch, Ministre de la Mobilité et des Travaux publics.

Le texte du projet était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche financière, d'une fiche d'évaluation d'impact ainsi que des textes coordonnés, partiellement par extraits, des lois qu'il est proposé de modifier.

L'avis de la Chambre de Métiers, daté du 18 octobre 2022, est parvenu le 27 octobre 2022.

Le projet de loi a été avisé par le Conseil d'État en date du 23 décembre 2022.

L'avis de la Commission nationale pour la protection des données, daté du 19 décembre 2022, est parvenu le 3 janvier 2023.

L'avis de la Chambre de Commerce est parvenu en date du 24 février 2023.

Lors de sa réunion du 16 mars 2023, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'État. Au cours de la même réunion, Mme Chantal Gary a été désignée comme Rapportrice.

Des amendements parlementaires sont parvenus au Conseil d'État en date du 18 avril 2023.

Le Conseil d'État a émis un avis complémentaire en date du 11 juillet 2023, avis qui a figuré à l'ordre de jour d'une réunion de commission le 12 juillet 2023.

Une seconde série d'amendements parlementaires est parvenue au Conseil d'État en date du 12 juillet 2023.

Le Conseil d'État a émis un deuxième avis complémentaire en date du 14 juillet 2023, avis qui a figuré à l'ordre de jour d'une réunion de commission le 17 juillet 2023.

La commission parlementaire a adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 17 juillet 2023.

II. Objet du projet de loi

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans un ensemble de projets de textes normatifs, comprenant, outre le projet de loi, quatre projets de règlement grand-ducal. Le projet de loi sous examen prévoit de modifier à trois égards la législation routière, telle qu'elle se dégage de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après la « loi de 1955 ».

A) Un premier train de modifications concerne en particulier :

- l'adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre aux titulaires d'un permis de conduire des points dans le cadre du permis à points ;
- l'augmentation du plafond des amendes applicables à certaines infractions routières ;
- l'institution d'une base légale à deux commissions qui émettent des avis au ministre en matière de permis de conduire actuellement prévues à l'article 90 de

l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après l'« arrêté de 1955 » ;

- l'adaptation des dispositions légales en matière de retrait du permis de conduire et en matière de confiscation obligatoire du véhicule en cas de récidive ;
- la simplification de la procédure de dépistage de drogues et de médicaments au volant.

B) Une deuxième série de modifications a notamment pour objet :

- d'introduire la notion de « titulaire du certificat d'immatriculation » ;
- d'exempter des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale du contrôle technique périodique ;
- de permettre une immobilisation du véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement » ;
- de mettre en place un échange de données entre les entreprises d'assurances et la SNCA concernant la conclusion d'un contrat d'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

C) Le troisième volet de modifications a pour objet :

- Le redressement de certaines imperfections textuelles révélées par la pratique.

Il est renvoyé au dossier législatif de dépôt (doc. 7985) et notamment au commentaire des articles pour des explications plus exhaustives et détaillées des modifications projetées.

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

- 1) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- 2) la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;
- 3) la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;
- 4) la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
- 5) la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

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

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

En outre, le projet de loi vise à redresser certaines incohérences dans le cadre du calcul des échéances des certificats de contrôle technique en ce qui concerne l'actuel article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955. Il est établi que la durée de validité du certificat de contrôle technique délivré à la suite d'un contrôle technique volontaire ne peut excéder celle du certificat délivré à la suite d'un contrôle technique obligatoire. Dans la pratique, tout contrôle technique réalisé plus que 8 semaines avant l'obligation de présenter le véhicule est considéré comme un contrôle technique volontaire. La législation actuelle ne disposant pas de façon exacte quelle échéance serait applicable dans pareil cas, il est proposé de reformuler cet alinéa et de décrire de façon plus détaillée les différentes échéances applicables en introduisant la notion prémentionnée de contrôle technique périodique volontaire. Ensuite, les dates d'échéances pour les contrôles techniques complémentaires sont également détaillées afin de faire une distinction claire entre le contrôle technique périodique obligatoire et le contrôle technique qui devient nécessaire à la suite d'une constatation de non-conformité qui demande le recontrôle du véhicule. Enfin, le projet de loi élargit la liste des dérogations à l'obligation de présenter le véhicule au contrôle technique dans les délais prévus aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

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

Bien que la législation sur la circulation routière actuelle confie à la SNCA la gestion de toutes les tâches relatives à la mise en ou hors circulation des véhicules routiers, un échange de données avec des entreprises d'assurances n'y est pas explicitement mentionné. Ainsi, le projet de loi entend introduire une nouvelle base légale par laquelle la SNCA est en droit de recevoir de la part des compagnies d'assurance l'information quant à la couverture d'assurance RC d'un véhicule et ce par voie électronique sécurisée.

Pour l'immatriculation d'un véhicule, la couverture par un contrat d'assurance est en pratique vérifiée par la SNCA sur base de l'attestation d'assurance. Or, cette carte est en général délivrée automatiquement aux assurés et ne reflète pas nécessairement l'état actuel du contrat d'assurance, entre autres lorsqu'il est résilié avant l'échéance du terme prévu. C'est pourquoi la terminaison anticipée du contrat doit, conformément à la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée, obligatoirement être notifiée par l'entreprise d'assurances concernée. Le présent projet de loi, par la mise en place d'une banque de données spécifique, permettra donc à la SNCA de disposer d'un accès direct et immédiat

à l'information la plus récente concernant la couverture par une assurance RC et sa validité.

Le projet de loi précise par ailleurs que le ministre dispose de la qualité de responsable du traitement des données et que la SNCA agit en qualité de sous-traitant du ministre dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers. Le texte de loi précise ensuite que l'accès aux banques de données, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Enfin, la durée de conservation des données est prévue dans la loi, tout comme le système de journalisation qui devra enregistrer les informations quant à l'accès à la banque de données.

En ce qui concerne le volet homologation, l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée se réfère à présent aux règlements cadres de l'Union européenne pour l'homologation des véhicules routiers, dans lequel la terminologie et la hiérarchie des différentes procédures de réception des véhicules routiers est mise à jour. En conséquence, tout véhicule ou type de véhicule visé par l'un de ces quatre règlements cadres doit faire l'objet d'une réception européenne par type ou individuelle, en vertu de quoi ledit véhicule sera dénommé « véhicule homologué ». Tout véhicule ne disposant pas d'une réception européenne doit être réceptionné au niveau national. À ces fins il est profité d'introduire les terminologies telles que prévues au niveau européen. Par ailleurs, les précisions apportées quant à la réception des véhicules routiers permettent, au-delà de la conformité à la législation européenne, de préciser les compétences et domaines d'attribution des missions de la SNCA et de la Société Nationale d'Homologation et de Certification (ci-après la « SNCH »).

En ce qui concerne la partie immatriculation, il est proposé de basculer vers un système d'immatriculation qui fonctionne uniquement selon le principe d'une attribution de numéros d'immatriculation au futur titulaire du certificat d'immatriculation. En effet, il est constaté que le système actuel, qui fonctionne à l'aide de deux principes tout à fait distincts, crée une confusion de manière fréquente dans l'esprit des requérants. D'une part, il existe l'attribution au véhicule d'un numéro de série courante, alors que, d'autre part, il existe l'attribution à la personne ayant valablement fait la réservation d'un numéro personnalisé. Il est proposé de conserver uniquement ce second principe de fonctionnement pour simplifier le système d'immatriculation au Luxembourg. Le numéro attribué à une personne lui restera donc réservé pendant une année même après la mise hors circulation du véhicule. Ce changement de fonctionnement s'accompagne d'un ensemble de mesures destinées à rationaliser la réservation des numéros d'immatriculation, telles que la mise en place d'une taxe lors de la réservation d'un numéro personnalisé, la réduction de la durée de la réservation de trois ans à un an et la délimitation du nombre maximal de numéros d'immatriculation qu'une même personne peut réserver.

Le présent projet intervient également dans la matière du transport exceptionnel, en vue de transposer l'article 10^{quinquies} de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. Cet article oblige les États membres à mettre en place un système identifiant les véhicules circulant en dépassement de la masse maximale autorisée. Sous l'impulsion de la majorité des États membres, un projet de système de pesage automatique placé sur une autoroute du Grand-Duché est en cours. Dès lors, il convient de se doter d'une base légale encadrant l'implémentation de ce système.

Bien que, et notamment à la suite des mesures prises dans le cadre du dernier plan d'action « Sécurité routière (2013-2018) », les chiffres des accidents mortels ainsi que des accidents avec des blessés graves soient en baisse, il y a lieu de ne pas lâcher prise en vue d'atteindre le but de la « Vision zéro », donc aucun mort et aucun blessé grave sur nos routes, et de poursuivre la mise en œuvre du plan d'action actuel (« Sécurité routière 2019-2023 »). Ce projet de loi vise donc également à renforcer la lutte contre l'insécurité routière et d'apporter des modifications y afférant à la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Depuis quelques années, une troisième cause d'accidents graves s'est ajoutée à l'alcool et à la vitesse : la distraction, et ce phénomène est également constaté dans les autres pays de l'Union européenne. En analysant les statistiques nationales relatives à la déduction des points à la suite de l'utilisation d'un téléphone portable au volant, on ne peut que constater que ceci pose un réel problème pour la sécurité routière. À la lumière de ce développement, la première mesure proposée vise donc la distraction au volant. Dans ce contexte, il est donc profité de ce projet de mettre à jour nos infractions y relatives afin de se mettre sur un pied d'égalité avec nos pays limitrophes qui prévoient déjà des sanctions beaucoup plus sévères. Il est, dès lors, proposé de reformuler les infractions relatives à l'utilisation par le conducteur d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé et d'y interdire toute utilisation, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement. Il est proposé d'augmenter la taxe perçue de 145 à 250 euros et d'augmenter la perte de points à quatre au lieu de deux actuellement pour les deux infractions suivantes :

– le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage de : A) d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran, tout comme le fait pour le conducteur de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran ; ou B) d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ;

– le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant.

En outre, le présent projet de loi vise une modification concernant le retrait immédiat du permis de conduire qui a été introduit dans la législation routière du Luxembourg par la loi du 18 septembre 2007. Jusqu'à présent, le retrait immédiat n'est prévu que pour les

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

Afin d'optimiser le dépistage de la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments, il est par ailleurs proposé de modifier la procédure actuelle en cas d'aveu dans l'optique d'une simplification procédurale. En outre, pour le dépistage de la conduite sous l'influence de médicaments, la procédure actuelle prévoit uniquement un examen médical par un médecin. Afin de simplifier cette procédure, à l'instar des procédures en place pour l'alcool et la drogue, il est proposé de procéder d'abord à une prise de sang et une prise d'urine. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, que la personne concernée est astreinte à subir un examen médical.

Ensuite, le point 3 du paragraphe 4bis de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée traite des « signes manifestes de consommation » d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1. du paragraphe 4, à savoir THC, Amphétamine, Méthamphétamine, MDMA, MDA, Morphine, Cocaïne et Benzoylecgonine. Jusqu'à ce jour, les « signes manifestes » ne sont prévus qu'en cas d'ivresse, en cas d'influence d'alcool et en cas de drogues, mais pas en cas de consommation d'une ou plusieurs substances (médicamenteuses ou non) à caractère toxique, soporifique ou psychotrope dosée de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique. Le projet de loi propose donc d'élargir la notion de « signes manifestes » à la consommation de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités du conducteur de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

Ensuite, le projet de loi vise à modifier la procédure de dépistage de drogues afin de pouvoir passer directement à une prise de sang et à une prise d'urine, sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive dans les 4 cas suivants :

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

Par ailleurs, le projet de loi propose de transférer la base légale de deux commissions en matière de permis de conduire, qui existent déjà depuis plusieurs décennies, de l'arrêté grand-ducal de 1955 vers la loi du 14 février 1955 précitée. D'un côté, il s'agit de la « Commission spéciale des permis de conduire » qui doit émettre un avis motivé quant aux mesures administratives de retrait, de refus, de restriction ou de suspension du droit

de conduire à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire, et de l'autre côté de la « Commission médicale » présidée par un médecin, chargée d'examiner les personnes convoquées devant elle et souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur. La Commission médicale est également chargée d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées, lorsque la vérification des conditions d'obtention de ladite carte le requiert suivant l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées. Les décisions administratives du ministre relatives au titulaire de permis de conduire sont toujours prises sur base d'un avis circonstancié d'une de ces deux Commissions.

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

Le projet de loi prévoit d'aggraver les sanctions pour la conduite sans permis de conduire valable. En effet, la conduite sans permis de conduire est constatée de plus en plus souvent, surtout auprès de personnes ayant perdu leur droit de conduire à la suite d'infractions graves au Code de la Route. Partant, le présent projet de loi propose, à l'instar de la procédure en cas de récidive pour conduite en état d'ivresse, de procéder à la confiscation du véhicule en cas de récidive pour la conduite sans permis de conduire valable. Par ailleurs, non seulement le propriétaire ou le détenteur, mais également le titulaire du certificat d'immatriculation sont punissables s'ils tolèrent la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

Le plan d'action prévoit également de revoir le système des sanctions en matière de circulation routière dans le but de désengorger les tribunaux, en « détribunalisant » certaines infractions routières. Ainsi, il est proposé d'augmenter les limites prévues pour les amendes. Cette augmentation est notamment prévue en vue d'une éventuelle refonte des amendes dans le domaine du transport de marchandises professionnel où les taux actuellement applicables ne sont guère dissuasifs. À noter dans ce contexte qu'il ne s'agit pas d'une augmentation générale des taux actuellement en vigueur, mais uniquement d'une adaptation de la fourchette possible.

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

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

Enfin, l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié afin d'y intégrer une référence à la nouvelle base légale de la Commission médicale, que le présent projet de loi transfère du règlement grand-ducal de 1955 vers la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

III. Avis du Conseil d'État

Avis du Conseil d'État (23.12.2022)

Le Conseil d'État constate au titre des considérations générales que le projet de loi s'inscrit dans un ensemble de projets de textes normatifs, comprenant, outre le projet de loi, quatre projets de règlement grand-ducal et l'analyse de son avis se base donc à l'ensemble de ces textes. Pour les besoins du présent rapport écrit, le résumé de l'avis du Conseil d'État se focalisera néanmoins sur les considérations générales et sur les aspects relevant plus particulièrement du projet de loi.

Le Conseil d'État note que le projet de loi vise à opérer un certain changement de paradigmes, en introduisant, notamment, tout au long de la loi de 1955, la notion de « titulaire du certificat d'immatriculation », de sorte que le numéro d'immatriculation s'attacherait désormais à la personne titulaire, et non plus au véhicule immatriculé.

Ainsi, la loi en projet vise, à de nombreuses occurrences, les « propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule », en y adjoignant, à certains endroits, d'autres personnes telles que le « gardien ». Pour la Haute Corporation, cette énumération est, tout d'abord, maladroite en ce qu'elle laisse à penser qu'il existe un « détenteur du certificat d'immatriculation ». Il conviendrait de viser à chaque fois le « propriétaire ou détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation », concepts définis et employés par l'arrêté de 1955. Ensuite, l'introduction du titulaire du certificat d'immatriculation tout au long de la loi en projet serait sans véritable apport, en ce que celui-ci serait couvert soit par la notion de propriétaire, soit par celle de détenteur. Enfin, certaines des notions utilisées se trouvent définies par des dispositions contenues dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Par conséquent, le Conseil d'État se doit de relever qu'il est inconcevable que le champ d'application de la loi soit conditionné par des définitions émanant d'un acte réglementaire, d'autant plus si le domaine touche à une matière réservée à la loi, en l'occurrence la liberté du commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, d'intégrer les définitions visées dans le corps de la loi, tout en les adaptant pour redresser le chevauchement décrit.

Par analogie, et de manière générale, le Conseil d'État tient à rappeler que bon nombre de notions ne se trouvent pas définies dans le corps de la loi, mais dans l'arrêté précité de 1955. Tel qu'il l'avait relevé dans son avis du 22 juin 2015 sur le projet de loi modifiant

la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le conditionnement du champ d'application de la loi par des définitions contenues dans des dispositions réglementaires constitue, *« aux yeux du Conseil d'État, une situation incompatible avec le principe de la hiérarchie des normes et celui du cantonnement de chaque pouvoir institutionnel dans son champ d'attributions constitutionnelles, à moins que toutes les définitions utilisées par le règlement grand-ducal précité ne soient d'origine européenne. Dans ce cas, les principes généraux qui viennent d'être rappelés ne seraient pas enfreints. Afin d'éviter ultérieurement d'éventuelles difficultés sur ce plan, le Conseil d'État demande au Gouvernement de faire vérifier toutes les définitions énoncées par le règlement grand-ducal précité du 3 novembre 1955 et de les transférer dans la loi précitée du 14 février 1955 au cas où elles ne proviendraient pas toutes de directives ou de règlements européens »*.

Ensuite, le Conseil d'État se doit de relever certaines incohérences, voire des contradictions, dans la loi en projet concernant le nouveau régime que les auteurs entendent introduire à travers la notion du titulaire du certificat d'immatriculation.

Les auteurs affirment, tout d'abord, vouloir se mettre en conformité avec la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules, telle que modifiée. Or, celle-ci se borne à imposer la mention du titulaire sur le document d'immatriculation, sans pour autant attacher un quelconque régime à cette mention. Les auteurs n'apportent pas d'autres explications pour déterminer en quoi une adaptation du régime, comme le déplacement de l'obligation d'assurance du véhicule sur le titulaire, s'impose par souci de conformité à ladite directive.

Le Conseil d'État se doit de soulever qu'à de nombreuses reprises, la loi de 1955 met à la charge des propriétaires, détenteurs ou titulaires du certificat d'immatriculation du véhicule certaines obligations, dont par exemple le nécessaire respect de la masse maximale autorisée prévu à l'article 11 de la loi de 1955, tel que modifié par l'article 10 de la loi en projet, les valeurs à respecter étant déterminées par des dispositions réglementaires. Il se pose donc la question de la conformité de ces articles avec les exigences découlant de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, qui érige en matière réservée à la loi formelle la restriction à la liberté du commerce. En effet, d'après l'arrêt n° 166/21 du 4 juin 2021 de la Cour constitutionnelle, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution exige que dans une matière réservée à la loi, *« la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi »*.

Dans l'hypothèse où les dispositions réglementaires s'inscrivent dans le cadre de la transposition d'une directive européenne, le Conseil d'État tient à relever que, d'après l'arrêt n° 114/14 du 28 novembre 2014 de la Cour constitutionnelle, en matière réservée à la loi formelle, les éléments essentiels ne sont pas nécessairement déterminés exclusivement dans la loi nationale, mais peuvent résulter à titre complémentaire d'une norme européenne ou internationale. Dans l'hypothèse où une disposition réglementaire s'écarte toutefois de la directive qu'elle vise à transposer ou n'y trouve pas de fondement suffisant susceptible de compléter sa base légale, cette disposition risque d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. En effet, lorsque la base légale n'est pas complétée par une directive européenne, elle risque d'être jugée non conforme aux exigences des articles 11, paragraphe 6, et 32, paragraphe 3, de la Constitution et,

partant, de cesser ses effets en vertu de l'article 95^{ter} de la Constitution, ce qui pourrait entraîner, par ricochet, l'inapplicabilité du dispositif réglementaire en question en vertu de l'article 95 de la Constitution. Le Conseil d'État recommande aux auteurs de profiter du projet de loi sous avis pour mettre en conformité la base légale aux exigences constitutionnelles.

Par rapport à l'article 2, le Conseil d'État note que les auteurs ont ajouté que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway. Or, le champ d'application de la loi s'étend de toute manière à la conduite du tramway. Si le législateur maintenait cette disposition à dessein, cet ajout risquerait d'influer sur l'interprétation des dispositions qui omettent de s'y référer, qui pourraient être lues comme ne s'appliquant pas au conducteur du tramway. Le Conseil d'État exige dès lors, sous peine d'opposition formelle pour insécurité juridique, de supprimer cette précision.

Toujours à l'égard de l'article 2, et plus précisément au premier tiret du nouveau point 8), le Conseil d'État se doit de relever que la notion de « masse maximale réglementaire » ne se trouve définie ni par la loi de 1955, ni par l'arrêté de 1955. En outre, le libellé proposé emploie des termes différents que ceux repris à l'article 11 de la loi de 1955 portant incrimination du dépassement de la masse maximale autorisée. Au vu de cette incohérence, qui est source d'insécurité juridique, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous avis.

Ensuite, le Conseil d'État demande aux auteurs d'encadrer le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » prévu à la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955. Pour des matières réservées à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution, une autorité administrative ne saurait se voir accorder par le législateur un pouvoir d'appréciation sans limite pour prendre des décisions. C'est à la loi de définir les éléments essentiels de la matière avec une netteté suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration. Le Conseil d'État est donc amené à s'opposer formellement à l'article sous revue.

Une autre opposition formelle vise l'article 4 du projet de loi. Le Conseil d'État rappelle à cet égard qu'il est inconcevable de reprendre dans le droit national des dispositions figurant dans des règlements européens vu que le règlement européen constitue un acte obligatoire dans tous ses éléments et est directement applicable. L'adoption de mesures nationales ne se justifie que dans la mesure où le règlement renvoie au droit national ou requiert des dispositifs nationaux indispensables pour son application. Le Conseil d'État exige, par conséquent, l'adaptation du libellé visé de l'article 4.

Toujours à l'article 4, la Haute Corporation souligne que les conditions de la réception nationale touchent à la liberté du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. D'après l'arrêt n° 166/21 du 4 juin 2021 de la Cour constitutionnelle, l'article 32, paragraphe 3, de la Constitution exige que dans ces matières « *la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi* ». Le Conseil d'État s'y oppose dès lors formellement et exige que les conditions de la réception nationale soient inscrites dans la loi de 1955.

Une autre opposition formelle vise l'article 5 du projet de loi. Le Conseil d'État se doit de rappeler à cet égard que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire et que la disposition visée à l'article 5 – qui, lui, entend modifier l'article 4bis de la loi de 1955 - encourt par conséquent une opposition formelle.

À l'égard de l'article 6, le Conseil d'État note qu'il vise à modifier l'article 4^{quater}, paragraphe 3, alinéa 3, de la loi de 1955, en ce sens que l'agrément ministériel autorisant les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques resterait dorénavant valide même si l'inspecteur concerné n'a pas suivi une formation continue annuelle. D'après le libellé projeté, la formation ne devrait même pas nécessairement avoir lieu annuellement. Or, cette modification n'est pas conforme à la directive 2014/45/UE précitée, de sorte que le Conseil d'État en demande la suppression sous peine d'opposition formelle pour transposition incorrecte de la directive sur ce point.

Ensuite, la Haute Corporation relève à la lecture de l'article 7 et de l'article 10 que deux dispositions séparées prévoient d'assortir un même fait de deux sanctions pénales différentes, ce qui est inconcevable au vu du principe de la légalité des peines, consacré par l'article 14 de la Constitution. Partant, le Conseil d'État doit s'opposer formellement à la disposition sous examen dans sa teneur proposée et demande de ne prévoir qu'une seule sanction pénale pour un même comportement répréhensible.

Toujours à l'article 10, le Conseil d'État estime que la nouvelle base légale y prévue s'avère encore insuffisante pour ce qui concerne la possibilité de retrait ou de suspension de l'autorisation spéciale, prévue à l'article 5, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal CE n°60.590, s'assimilant à des sanctions administratives qu'il incombe à la loi de fixer en vertu de l'article 14 de la Constitution. Le Conseil d'État demande dès lors de prévoir la possibilité de retrait et de suspension par le ministre pour les cas autres que le non-respect des conditions à la base de cette autorisation dans la loi de 1955, à défaut de quoi le règlement grand-ducal dépasse le cadre de sa base légale, d'autant plus dans une matière réservée à la loi formelle.

L'article 12 du projet de loi entend modifier l'article 13 de la loi de 1955 et propose au paragraphe 12, alinéa 4 nouveau, de rendre obligatoire le prononcé de la confiscation spéciale ou de l'amende subsidiaire prévues à l'article 14 de la loi de 1955 en cas de récidive à l'égard d'une personne ayant conduit, ou toléré la conduite, sans permis de conduire valable. Or, la formulation de cette disposition est susceptible de conduire à la confiscation d'un véhicule dont le propriétaire n'a point été impliqué dans la première infraction. S'y ajoute que, selon la Cour constitutionnelle, « *dans la mesure où la confiscation revêt la nature d'une peine, le principe de la personnalité de la peine et la protection du droit de propriété des tiers imposent de limiter la confiscation aux objets dont le condamné est propriétaire* ». Le Conseil d'État doit dès lors s'opposer formellement à la disposition sous revue.

L'article 26 vise à remplacer le paragraphe 1^{er} de l'article 2 de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. Le Conseil d'État note que les termes « un véhicule non immatriculé »,

employés à deux reprises dans la disposition sous examen, manquent de précision. En ce qu'il ne ressort pas de la disposition sous revue quels sont les véhicules visés, elle crée une insécurité juridique, de sorte que le Conseil d'État doit s'y opposer formellement.

Enfin, une dernière opposition formelle vise l'article 36, qui entend insérer dans la loi précitée du 16 avril 2003 un nouvel article 31*bis*. Le Conseil d'État considère que le règlement général sur la protection des données exige que la durée de conservation des données soit limitée au strict minimum. La disposition sous avis risque d'être contraire au règlement général sur la protection des données, et à défaut d'explications quant à la justification de la durée de conservation prévue, le Conseil d'État doit réserver sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel en attendant des clarifications à cet égard.

Avis complémentaire du Conseil d'État (11.07.2023)

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État a avisé la série de 21 amendements et déclare être en mesure de lever pratiquement toutes ses oppositions formelles.

Par rapport à l'amendement 1, respectivement au point 3 de l'article 1^{er} nouveau, qui insère un nouvel article 1*bis* à la loi modifiée du 14 février 1955, le Conseil d'État demande que les références à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules soient supprimées, pour viser « la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation », vu que les obligations d'immatriculation et d'inscription sur le certificat d'immatriculation découlent de la législation nationale.

L'amendement 3 entend modifier l'ancien article 2, devenu l'article 3, de la loi en projet, afin de remplacer l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1^{er} de la loi de 1955. Quant aux points 28) et 29), le Conseil d'État avait demandé, dans son avis du 23 décembre 2022, de transférer la définition des infractions prévues aux points 28) et 29) à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations ou bien de la prévoir dans un article séparé de la loi de 1955. Or, les auteurs ont supprimé les précisions relatives aux comportements donnant lieu à une réduction de points, sans toutefois les insérer dans une autre disposition de la loi de 1955. Il demande, sous peine d'opposition formelle sur le fondement de l'article 19 de la Constitution, que les comportements incriminés soient définis dans la loi formelle et réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955.

En ce qui concerne l'amendement 4, le Conseil rappelle qu'il avait demandé sous peine d'opposition formelle, dans son avis du 23 décembre 2022, que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » soit encadré. Le Conseil d'État note ensuite que la phrase liminaire proposée n'encadre nullement le pouvoir d'autorisation qui revient au ministre, mais renvoie cet encadrement à un « règlement d'administration publique » et à un règlement grand-ducal. Or, dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 35 de la Constitution, l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution exige que « *la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être*

clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi. ». Cette opposition formelle doit dès lors être maintenue.

Enfin, le Conseil d'État note que l'amendement 5, qui modifie l'ancien article 4, devenu article 5, supprime tout renvoi à un règlement grand-ducal pour préciser les modalités de la réception. Or, dans des matières réservées à la loi, le pouvoir spontané du Grand-Duc est exclu. Si les auteurs entendent préciser lesdites modalités par la voie d'un règlement grand-ducal, il y a lieu de conférer au Grand-Duc cette mission conformément aux exigences constitutionnelles en la matière.

2^e Avis complémentaire du Conseil d'État (14.07.2023)

Grâce à la série des 3 amendements parlementaires lui soumis, le Conseil d'État est en mesure de lever les oppositions formelles restantes.

Eu égard au principe de la légalité des peines consacré par l'article 19 de la Constitution, le Conseil d'État s'était opposé formellement au point 28) de l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, et à la lettre q) de l'article 7, alinéa 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. En raison de la suppression des dispositions en cause par l'amendement 1, l'opposition formelle n'a plus lieu d'être.

De même, avec la suppression de l'article 4 dans son intégralité, par l'amendement 2, la seconde opposition formelle émise par le Conseil d'État dans son avis complémentaire du 11 juillet n'a plus lieu d'être.

IV. Autres avis

Avis de la Chambre des Métiers (18.10.2022)

Le projet de loi a pour objectif d'introduire la notion du titulaire d'un certificat d'immatriculation, qui est d'habitude l'utilisateur principal du véhicule immatriculé, au lieu d'enregistrer d'office le propriétaire d'un véhicule et subsidiairement le détenteur du véhicule, lors de la procédure d'immatriculation. Ce changement de terminologie est transposé dans les cinq lois (1^o à 5^o) énumérées dans l'intitulé de projet de loi. Malgré l'intégration du titulaire, l'indication du propriétaire ou du détenteur est maintenue, ce qui présente aux yeux de la Chambre des Métiers une certaine complexification. Ainsi, en matière d'avertissement taxé, par exemple, le conducteur contrevenant et le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule sont solidairement responsables.

La Chambre des Métiers prend avant tout note de nouvelles dispositions qui concernent potentiellement davantage ses ressortissants qui sont les artisans et estime en guise de conclusion que ce projet de loi volumineux prévoit des dispositions tellement éparpillées qu'elle se doit de demander à Monsieur le Ministre de la Mobilité et des Travaux publics de bien vouloir organiser une campagne d'information afin que les nouvelles sanctions ne prennent pas au dépourvu les justiciables. À l'exception de la remarque énoncée ci-dessus, la Chambre des Métiers n'a aucune observation particulière à formuler.

Avis de la CNPD (19.12.2022)

La Commission nationale pour la protection des données (CNPD) limite ses observations aux questions traitant des aspects portant sur la protection des données à caractère personnel et tient à remarquer d'emblée que le projet de loi a notamment pour objet :

- de mettre en place une communication électronique entre l'Administration des douanes et des accises et la Société Nationale de Circulation Automobile (ci-après la « SNCA ») en vue de prouver le dédouanement du véhicule ;
- de « créer une base légale qui permet l'échange de données relatives aux véhicules routiers en matière d'immatriculation et en matière d'assurance de la responsabilité civile (RC) entre la SNCA, en tant que sous-traitant du ministre ayant les transports dans ses attributions, et les entreprises d'assurance » ;
- de créer une base de données centralisée « permettant d'obtenir et de conserver une information fiable sur l'assurance RC des véhicules routiers ».

Création de la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile

Conformément à l'article 6.3 du RGPD, les auteurs du projet de loi ont prévu la création d'une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile (ci-après la base de données « TR. RCA »). Ces bases légales devraient établir des dispositions spécifiques visant à déterminer, entre autres, les types de données traitées, les personnes concernées, les entités auxquelles les données peuvent être communiquées et pour quelles finalités, les durées de conservation des données ou encore les opérations et procédures de traitement.

Or, force est de constater que le texte sous avis ne précise pas clairement quelles seraient les catégories de données qui seraient traitées et conservées dans la base de données TR.RCA, ni pour quelles finalités celles-ci seraient traitées, ni quelles seraient les durées de conservation de telles données. De telles précisions s'avèrent d'autant plus importantes alors que le responsable du traitement de cette base de données serait le Ministre ayant les transports dans ses attributions (ci-après le « ministre »), mais qu'elle serait gérée par une entreprise privée, la SNCA, et serait, en outre, alimentée par des données collectées par des entreprises privées, à savoir les compagnies d'assurance du Grand-Duché de Luxembourg. La CNPD reviendra, tout au long de son avis, en détail sur les problématiques susceptibles d'être engendrées par un tel système. En outre, elle regrette que les dispositions qui encadrent une telle base de données soient éparpillées dans plusieurs textes de loi de sorte qu'il est difficile de comprendre les contours et la portée de la base de données TR.RCA.

Afin de comprendre la portée du rôle des différents acteurs d'un point de vue de la protection des données, la CNPD juge indispensable que le texte sous avis prévoie pour quels traitements de données le ministre est le responsable du traitement, et de préciser que le CTIE et la SNCA sont les sous-traitants du ministre. La CNPD recommande de préciser que le ministre serait le responsable du traitement pour les traitements de données effectués dans le cadre de la tenue de la base de données TR.RCA, que la SNCA serait le sous-traitant du ministre, en ce qu'elle gèrerait une telle base de données, et que le CTIE serait également le sous-traitant du ministre, en ce qu'il mettrait en place les solutions techniques permettant la tenue de ladite base de données.

La CNPD relève ensuite que le rôle des compagnies d'assurance n'est pas clairement défini dans le projet de loi. En effet, il ressort des dispositions de l'article 4 du projet de loi que la SNCA recueillerait directement auprès de l'entreprise d'assurance concernée les données relatives à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers pour le véhicule à immatriculer. Or, il est difficile de comprendre à la lecture desdites dispositions dans quelle situation les compagnies d'assurance agiraient en tant que « data provider » ou en tant que responsable du traitement. Il est dès lors impératif aux yeux de la Commission nationale de clarifier le rôle des compagnies d'assurance afin de pouvoir tirer clairement les conséquences de leur rôle dans le cadre de la base de données TR.RCA d'un point de vue de la protection des données.

La CNPD se demande par ailleurs quelles seraient les raisons de la conservation de telles données - c'est-à-dire la preuve de couverture du véhicule par une assurance de responsabilité civile pour véhicules automoteurs - dans la base de données TR.RCA aux fins de l'immatriculation d'un véhicule routier ? En effet, aucune disposition actuellement applicable ne semble justifier une telle conservation dans une base de données dédiée, une fois l'immatriculation du véhicule terminée. Des explications à ce sujet mériteraient d'être apportées par les auteurs du projet de loi.

Alors que la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité ne semble pas imposer la création d'une telle base de données, la CNPD comprend que la création de la base de données TR.RCA obéirait plutôt à une volonté politique – et à l'anticipation d'une réforme européenne à venir, dont la finalité première serait de permettre le contrôle quant à la validité ou l'existence d'une assurance de responsabilité civile pour les véhicules immatriculés et mis en circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Or, cela n'est aucunement reflétée dans le projet de loi. Par conséquent, la formulation actuelle desdites dispositions ne remplit pas les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Cour européenne des droits de l'homme. La CNPD estime, dès lors, indispensable que les dispositions légales reflètent les finalités telles que décrites par les auteurs du projet de loi dans l'exposé des motifs et dans le commentaire des articles.

En outre, tant l'article 4 du projet de loi que l'article 50 du projet de règlement grand-ducal visent expressément la collecte des « données personnelles du preneur d'assurance » sans qu'il soit explicitement précisé de quelles données il s'agirait. Des précisions à ce sujet mériteraient d'être apportées par les auteurs du projet de loi.

Par analogie, il ne ressort pas clairement du projet de loi et du projet de règlement grand-ducal quelles données à caractère personnel seraient collectées et conservées dans la base de données TR.RCA. Afin de remplir les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Cour européenne des droits de l'homme, la CNPD juge impératif que les auteurs du projet de loi énumèrent clairement dans le texte sous avis quelles catégories de données à caractère personnel seraient collectées et conservées dans la base de données TR.RCA. Pour une meilleure lisibilité et compréhension des dispositions, ces précisions devraient figurer dans une seule et même disposition.

Quant aux modalités d'accès aux données collectées, il y a lieu de relever que l'article 36 du projet de loi prévoit les accès suivants à la base de données TR.RCA :

- un accès par la Police grand-ducale ;
- un accès par les agents de l'Administration des douanes et des accises ;
- un accès par les entreprises d'assurance autorisées ;
- un accès par le Fonds de Garantie Automobile ; et
- le Bureau, tel que défini à l'article 1^{er}, lettre g) de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Quant à l'accès par la SNCA elle-même, la CNPD regrette que ni les textes sous avis ni le commentaire des articles n'apportent de précisions quant aux raisons qui justifieraient qu'un agent de la SNCA puisse accéder à la base de données TR.RCA. Ainsi, quelles seraient les finalités pour lesquelles un agent de la SNCA pourrait avoir accès à la base de données TR.RCA, une fois l'immatriculation d'un véhicule terminée ? De plus, il ressort du projet de loi qu'une autre base de données est actuellement gérée par la SNCA, à savoir le fichier national des véhicules routiers et de leurs détenteurs, dénommé « TR.VIM »²². Ce fichier serait d'après les auteurs du projet de loi également relié au fichier TR.RCA. Afin d'éviter tout accès illégal aux données, il faudrait veiller à ce que des agents de la SNCA, qui auraient accès au fichier TR.VIM, ne puissent accéder au fichier TR.RCA et vice-versa, si les finalités pour lesquelles ces accès sont accordés, sont différentes.

La CNPD estime cependant qu'il n'est ni justifié ni nécessaire que les compagnies d'assurance aient accès à la base de données TR.RCA pour les finalités avancées par les auteurs. Ce d'autant plus alors que celles-ci auraient d'ores et déjà accès à de telles données, qui sont leurs propres données clients. En tout état de cause, la CNPD considère qu'un tel accès ferait courir des risques importants d'accès illégal aux données le cas échéant. En effet, à défaut de mesures de sécurité appropriées, telles que décrites ci-avant, le risque de communication non sollicitée pour les clients des compagnies d'assurance serait, par exemple, important. De même qu'il existerait un risque non négligeable, en cas de faille informatique, que les données clients d'une compagnie d'assurance A deviennent accessibles à une compagnie d'assurance B.

Selon l'article 5.1.c du RGPD, les données à caractère personnel ne doivent pas être conservées plus longtemps que nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées. Le projet de loi ne donne pas de précisions quant à la durée de conservation des catégories de données qui figureraient dans la base de données TR.RCA. En l'absence de telles précisions, la Commission nationale n'est pas en mesure d'apprécier si, en l'occurrence, le principe de durée de conservation limitée des données serait respecté en l'espèce.

De plus, les données collectées devront être supprimées ou anonymisées dès que leur conservation n'est plus nécessaire pour la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées. Dès lors, même si les durées de conservation ne sont pas définies dans le projet de loi, celui-ci devrait *a minima* préciser les critères qui seraient pris en compte afin de déterminer quelle est la durée de conservation proportionnée pour

chaque catégorie de données à caractère personnel qui serait collectée dans le cadre du projet de loi.

Enfin, la CNPD déclare pouvoir comprendre qu'une obligation légale définit la durée de conservation pour les données collectées par les compagnies d'assurance, mais que cette obligation devrait peser sur les compagnies d'assurance en leur qualité de responsable du traitement lorsqu'elles collectent des données en vue de la conclusion d'un contrat d'assurance et non pas sur le ministre, en tant que responsable du traitement de la base de données TR.RCA, alors qu'il s'agit d'un traitement de données différent pour des finalités différentes. La CNPD juge indispensable que des clarifications à ce sujet soient apportées par les auteurs du projet de loi.

Consultation de bases de données par la SNCA aux fins de vérification de l'information nécessaire à l'immatriculation

La CNPD regrette que les dispositions du règlement grand-ducal ne précisent pas à quelles autres bases de données la SNCA aurait accès ni quelles seraient les catégories de données visées. Or, il est indispensable que de telles précisions soient apportées afin que soient respectés les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et de la Cour européenne des droits de l'homme. Il s'impose, en vertu de l'article 6.4 du RGPD, de déterminer dans l'ordre juridique national les conditions dans lesquelles les données peuvent être traitées à une finalité autre que celle pour laquelle elles sont collectées, tel qu'il peut être le cas lorsque des données collectées et traitées par une administration deviennent accessibles à une autre administration. Dans le respect de l'article 11, paragraphe 3, de la Constitution, qui érige en matière réservée à la loi les exceptions à la garantie par l'État de la protection de la vie privée, les conditions dans lesquelles les données peuvent être traitées à une finalité autre que celle pour laquelle elles ont été collectées doivent faire l'objet d'une loi. En conséquence, la CNPD demande s'il ne faudrait-il pas prévoir dans la loi le principe de l'accès par la SNCA à des bases de données tenues par d'autres administrations ?

Échanges de données entre la SNCA et l'Administration des douanes et accises

Il résulte du commentaire de l'article 4 du projet de loi que les auteurs du projet de loi entendent prévoir un échange de données entre la SNCA et l'Administration des douanes et des accises. S'il convient de féliciter les auteurs du projet de loi pour avoir prévu le principe d'un tel échange, force est de constater que celles-ci ne sont pas rédigées avec suffisamment de précision. Afin de respecter les critères de clarté, de précision et de prévisibilité auxquelles doit répondre un texte légal, il est indispensable que de telles précisions soient apportées.

Avis de la Chambre de Commerce (24.02.2023)

La Chambre de Commerce observe que les nouvelles dispositions projetées concernent en particulier ses ressortissants qui sont les compagnies d'assurances, respectivement entreprises d'assurance.

Il s'agit de la création d'une base légale permettant l'échange de données relatives aux véhicules routiers en matière d'immatriculation et en matière d'assurance de la responsabilité civile « RC » dans le cadre d'une nouvelle base de données.

Dans le cadre du fonctionnement de cette base de données, qui nécessite un traitement des données par la Société Nationale de Circulation Automobile (ci-après la « SNCA »), respectivement un échange de données techniques et personnelles concernant les véhicules entre l'assureur du véhicule et la SNCA, la Chambre de Commerce constate que le Projet apporte des restrictions au traitement de ces données par l'assureur, spécifiquement en matière de conservation desdites données. Ces données sont pourtant indispensables à l'assureur pour exercer son activité, à savoir assurer les véhicules automoteurs.

Les restrictions apportées en matière de traitement des données dans le chef des assureurs, respectivement l'assureur du véhicule, pour les données qui le concerne, sont argumentées dans les commentaires des articles du projet de loi par des considérations relatives au respect de certains principes en matière de protection des données. Or, la Chambre de Commerce est d'avis que ces restrictions ne sont nullement le gage d'un respect des principes en matière de protection des données et qu'elles ont même pour effet de créer des incertitudes et contradictions au regard des traitements nécessaires et légitimes dans le cadre de la souscription et de la gestion d'un contrat d'assurance. Les données visées sont en effet déjà traitées et conservées par l'assureur, dans le respect des règles relatives à la protection des données.

Les remarques de la Chambre de Commerce visent plus particulièrement les articles 4, 25 et 36. Elle estime que l'adoption en l'état du projet de loi aurait des conséquences non souhaitables sur l'activité tout à fait standard des assureurs en matière d'assurance de responsabilité civile des véhicules automoteurs et n'est donc en mesure d'approuver le présent projet de loi que sous réserve de la prise en considération de ses commentaires.

Avis complémentaire de la Chambre de commerce (12.07.2023)

Dans son avis complémentaire du 12 juillet 2023, la Chambre de Commerce regrette que ses considérations et remarques, quant aux restrictions concernant l'accès aux données relatives aux véhicules routiers en matière d'immatriculation et en matière d'assurance de la responsabilité civile « RC » pour les assureurs, formulées dans son avis initial émis en date du 24 février 2023, n'aient pas été prises en compte dans le cadre des Amendements. A ce titre elle se permet de renvoyer à ses observations formulées dans son avis initial relatif au Projet. La Chambre de Commerce peut approuver les amendements parlementaires au projet de loi sous avis, sous réserve de la prise en compte de ses remarques.

V. Commentaire des articles

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État note dans son avis du 23 décembre 2022 que le projet de loi vise, à de nombreuses occurrences, les « propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule », en y adjoignant, à certains endroits, d'autres personnes telles que le « gardien ». La Haute Corporation estime que l'énumération est maladroite en ce qu'elle laisse à penser qu'il existe un « détenteur du certificat d'immatriculation ». Elle estime qu'il conviendrait de viser à chaque fois le « propriétaire ou détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation », concepts définis et employés par l'arrêté de 1955. Les dispositions se référant, par

ailleurs, au « gardien » sont à préciser dans le sens qu'est visé le gardien du véhicule, en visant, le cas échéant, le « propriétaire, détenteur ou gardien du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation ».

Le Conseil d'État constate également que le champ d'application de la loi est conditionné par des définitions émanant d'un acte réglementaire, à savoir l'arrêté de 1955. Cette manière de procéder est inconcevable dans un domaine touchant à une matière réservée à la loi formelle, en l'occurrence la liberté du commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution. Le Conseil d'État demande dès lors aux auteurs, sous peine d'opposition formelle, d'intégrer les définitions critiquées dans le corps de la loi, tout en les adaptant pour redresser le chevauchement décrit. À défaut d'une telle adaptation, l'introduction, par la loi en projet, de la notion du « titulaire du certificat d'immatriculation » dans de nombreuses dispositions légales, dont celles de la loi de 1955, risquerait en effet d'engendrer des incohérences, source d'insécurité juridique.

La commission décide de faire droit aux remarques du Conseil d'État à travers tout le texte du projet de loi, notamment en précisant que sont visés les « propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation », « titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule » ou encore « véhicule routier ».

À l'intitulé, la commission prend acte de la recommandation du Conseil d'État « *de faire suivre les modifications à plusieurs actes dans l'ordre chronologique de ceux-ci* », mais pour des raisons de lisibilité de ce projet assez volumineux, elle juge opportun de ne pas modifier l'intitulé au vu des modifications importantes que cela engendrerait.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate, dans ses observations générales que les amendements parlementaires sous revue entendent répondre aux observations et oppositions formelles émises par le Conseil d'État dans son avis du 23 décembre 2022 relatif au projet de loi modifiant 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ; 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ; 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière ; 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand - ducale.

À la lecture du texte coordonné, il apparaît que l'article 6 initial de la loi en projet a été supprimé, de sorte que l'opposition formelle émise par le Conseil d'État à l'égard de ladite disposition peut être levée.

La commission parlementaire prend acte de la levée de l'opposition formelle quant à l'article 6 du projet de loi.

Nouvel article 1^{er}

La commission parlementaire décide d'insérer un nouvel article 1^{er} dans le projet de loi prenant la teneur suivante :

« Art. 1^{er}. Un article 1*bis*, libellé comme suit, est inséré après l'article 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« Art. 1*bis*.

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. **Propriétaire d'un véhicule routier** : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.
2. **Détenteur d'un véhicule routier** : toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.
3. **Titulaire d'un certificat d'immatriculation** : la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé conformément à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation conformément à l'annexe I de la prédite directive.
4. **Identifiant unique du véhicule** : une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier. » »

Une des modifications principales visées par le projet de loi est l'introduction de la notion du « titulaire d'un certificat d'immatriculation », conformément à la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules. Cette dernière dispose dans son Annexe I, point II.5. (C1) que la partie I du certificat d'immatriculation contient entre autres les données nominatives du titulaire du certificat d'immatriculation, et, dans la même Annexe, points II.6 (C2) et II.6. (C3) que la partie I du certificat d'immatriculation peut également comporter les données nominatives du propriétaire du véhicule ou de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui de propriétaire.

Même si une définition du titulaire d'un certificat d'immatriculation figure actuellement à l'article 2, paragraphe 4, rubrique 4.6. b) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après « arrêté de 1955 ») et même si la partie I du certificat d'immatriculation luxembourgeois prévoit une colonne pour y insérer le titulaire du certificat d'immatriculation, la législation et la réglementation actuelles en matière d'immatriculation d'un véhicule sont basées sur les droits de propriété, de sorte que le certificat d'immatriculation contient le nom du propriétaire, ou, le cas échéant, du détenteur du véhicule. Il en découle que le régime actuel du titulaire du certificat d'immatriculation est lacunaire et afin d'y remédier et de se conformer à la directive 1999/37/CE du 29 avril 1999 précitée, il est proposé d'inscrire dorénavant obligatoirement sur la partie I du certificat d'immatriculation, le titulaire du certificat d'immatriculation alors que le nom du propriétaire ne devra plus obligatoirement être renseigné. À cette fin, il a été jugé utile de modifier la définition actuellement prévue par l'arrêté de 1955 afin de refléter le fait que l'immatriculation est une opération visant à attribuer un numéro de plaque d'immatriculation à un titulaire du certificat d'immatriculation qui peut, ou non, être le propriétaire de ce véhicule.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que dans les définitions figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) et la lettre b) dans sa teneur projetée, de l'arrêté de 1955, faisaient que l'introduction de la notion de titulaire d'immatriculation était sans véritable apport. En effet, selon le Conseil d'État, il découlerait de la définition du détenteur d'un véhicule routier, figurant à l'article 2, rubrique 4.6, lettre a) de l'arrêté de 1955, que le détenteur n'était pas défini comme le détenteur matériel du véhicule, mais comme la personne physique ou morale autre que le propriétaire dont les qualités sont inscrites sur le certificat d'immatriculation. Il en résulterait que toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation et qui n'est pas le propriétaire du véhicule routier, peut être considérée comme le détenteur du véhicule si bien que la qualité de toute personne inscrite sur le certificat d'immatriculation se résumerait à deux alternatives ; elle est soit propriétaire soit détenteur du véhicule routier. Le Conseil d'État en conclut dès lors que le titulaire du certificat d'immatriculation est sans réel apport dans la mesure où le titulaire du certificat d'immatriculation serait couvert soit par la notion de propriétaire, soit par la notion de détenteur du véhicule routier au vu des définitions précitées.

À cela s'ajoute que les définitions de « détenteur d'un véhicule routier » et de « titulaire du certificat d'immatriculation » figuraient dans l'arrêté de 1955 et que cet état de fait avait pour conséquence de conditionner le champ d'application de la loi par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Une telle manière de procéder serait inconcevable dans un domaine touchant à une matière réservée à la loi formelle, en l'occurrence la liberté de commerce inscrite à l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission propose d'insérer un nouvel article 1*bis* dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques (ci-après « loi de 1955 ») afin de faire figurer les définitions dans la loi et afin d'assurer que le champ d'application de cette dernière ne soit pas conditionné par des définitions émanant d'un acte réglementaire. Afin de clarifier les définitions et éviter toute confusion entre les notions de « propriétaire », « détenteur du véhicule » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », il est proposé d'introduire à côté de celle de « détenteur d'un véhicule routier » et « titulaire d'un certificat d'immatriculation », celle de « propriétaire d'un véhicule routier ». La définition de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » reprend la définition figurant dans la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 précitée et celle de « détenteur d'un véhicule routier » est alignée sur celle prévue à l'annexe I, point II.6. (C.3), de la même directive.

Dans la mesure où il s'est avéré que des véhicules routiers peuvent avoir un même numéro d'identification, il a été jugé utile d'insérer dans le même article 1*bis* la notion d'« identifiant unique du véhicule ». Il s'agit d'une chaîne alphanumérique associée à chaque véhicule routier par le ministre et permettant ainsi d'identifier correctement chaque véhicule dans la banque de données nationale des véhicules routiers ainsi que dans la banque de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers. Cet identifiant unique du véhicule permettra également de faciliter les interactions avec l'ensemble des acteurs concernés.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1^{er}, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents jusqu'à l'article 6 du projet de loi, qui a vocation à être supprimé.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate que par l'amendement sous revue, les auteurs introduisent dans la loi en projet un article 1^{er} nouveau qui définit, au nouvel article 1**bis** de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ci-après la « loi de 1955 », les notions de « propriétaire d'un véhicule routier », de « détenteur d'un véhicule routier », de « titulaire d'un certificat d'immatriculation » et d'« identifiant unique du véhicule ».

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État avait demandé, sous peine d'opposition formelle, que les définitions précitées soient prévues au niveau de la loi, tout en veillant à leur cohérence. Étant donné que l'amendement sous examen répond à ces demandes, l'opposition formelle peut être levée.

La commission parlementaire constate que l'opposition formelle quant aux définitions a été levée.

Au point 3, vu que les obligations d'immatriculation et d'inscription sur le certificat d'immatriculation découlent de la législation nationale, les références à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules sont à supprimer, pour viser « la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation ».

La commission décide de suivre le Conseil d'État et de supprimer la référence à la directive à la directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules

Nouvel article 2 (article 1^{er} initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen modifie l'article 2, paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 1^{er} modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, il y a par conséquent lieu de supprimer à l'endroit du nouvel article 2 (ancien article 1^{er}) la référence à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et de la remplacer par la référence à la « même » loi.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 1^{er} (nouvel article 2), du projet de loi comme suit :

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

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

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

2° À la suite de l'alinéa 2, Deux nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2 deux alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

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

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la cCommission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 ~~XXXX~~ portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État n'a pas de remarque à formuler.

La commission parlementaire en prend note.

Nouvel article 3 (article 2 initial du projet de loi déposé)

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

Dans son avis du 23 décembre 2022, Conseil d'État critique la forme des dispositions choisies par les auteurs du projet et attire l'attention de ces derniers sur l'approche des infractions reprises dans le tableau actuel des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points qui consiste à énumérer les infractions définies en des termes clairs et précis à d'autres endroits dans la loi de 1955. Selon le Conseil d'État, les auteurs du projet rompent avec cette logique, en érigeant des comportements fautifs en infractions dans le tableau même et en renvoyant par la suite, dans les articles liés, qui les assortissent de sanctions pénales, aux rubriques afférentes du tableau. Le Conseil d'État estime, dès lors, qu'il y a lieu de ne pas rompre avec cette logique du tableau actuel et demande aux auteurs du projet d'adapter les comportements fautifs en ce sens. Cette observation vaut pour les points 12), 13), 28) et 29) de l'article *2bis* de la loi de 1955.

En d'autres termes, d'après le Conseil d'État, il faut définir de manière claire, précise et circonstanciée les comportements fautifs à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations et non à l'article *2bis* qui reprend uniquement le tableau des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points. Selon le Conseil d'État, une fois que les comportements fautifs sont érigés en des infractions claires, précises et nettes à l'article 7, il est suffisant de les énumérer brièvement à l'article *2bis* tout en faisant, si nécessaire, un renvoi à l'article 7 dans l'article *2bis*. Les auteurs du projet ont fait le contraire en érigeant de

manière claire et précise les comportements fautifs en infraction à l'article *2bis* tout en faisant à l'article 7 le renvoi à l'article *2bis* de la loi de 1955.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, les comportements fautifs des infractions y relatives sont donc définis de manière claire, précise et circonstanciée aux lettres o), p), q) et s) de l'alinéa 2 à l'article 7. Le renvoi à l'article 7 aux points 12), 13), 28) et 29) de l'article *2bis* a donc été supprimé par la formulation nouvellement proposée.

En ce qui concerne le nouveau point 8), le Conseil d'État a soulevé que les auteurs entendaient remplacer la notion de « masse maximale autorisée », définie à l'article 2, rubrique 3.1., lettre f) de l'arrêté de 1955 afin d'y introduire une distinction entre le dépassement de la « masse maximale réglementaire » et le dépassement de la masse maximale telle qu'augmentée par une autorisation de transport exceptionnel ou par une autorisation de circuler délivrée par le ministre, en ce sens qu'il ne serait projeté d'accepter d'appliquer une tolérance de dix pourcent que pour le premier cas de dépassement, à savoir le dépassement de la masse réglementaire.

En ce qui concerne le premier tiret du nouveau point 8) dans sa teneur projetée, le Conseil d'État a relevé que la notion de « masse maximale réglementaire » n'était pas définie et que le libellé proposé employait des termes différents de ceux repris dans l'article 11 de la loi de 1955 portant incrimination du dépassement de la masse maximale autorisée. Dans la mesure où cette incohérence est source d'insécurité juridique, le Conseil d'État s'est opposé formellement à la disposition sous revue et a suggéré de reformuler le point 8) afin de renvoyer au dépassement de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955, à l'instar d'autres infractions prévues dans la liste figurant à l'article *2bis*, paragraphe 2, de la loi de 1955 et donnant lieu à une réduction de points.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de reformuler le premier tiret, devenu la lettre a), afin de viser l'application d'une tolérance de dix pour cent par rapport à la masse maximale autorisée et non plus par rapport à « la masse maximale réglementaire », notion qui n'est pas définie dans la loi de 1955 ou l'arrêté de 1955 et afin de s'aligner sur la terminologie employée par l'article 11 de la loi de 1955. Un renvoi aux dépassements de la masse maximale autorisée en vertu de l'article 11 de la loi de 1955 est opéré.

Au deuxième tiret, devenu la lettre b), les mots « les maxima du chargement réglementaires » sont remplacés par les mots « masse maximale autorisée » pour les mêmes raisons qu'exposées ci-dessus. En outre, il est proposé d'introduire les mots « en charge » entre les mots « la masse » et « excède » afin de clarifier que dans l'état chargé d'un véhicule, couvert d'une autorisation de transport exceptionnelle, le dépassement de la masse accordée dans une autorisation ministérielle est sanctionné sans prise en compte de la masse maximale autorisée. De plus, les termes « maximale indiquée » sont remplacés par le terme « accordée » afin d'éviter une confusion entre la masse maximale autorisée inscrite sur le certificat d'immatriculation en vertu des articles 12 et *12bis* de l'arrêté de 1955 et la masse accordée dans une autorisation ministérielle. Un renvoi à l'article 11 a également été opéré.

En ce qui concerne les dimensions et l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État se heurte également à la formulation des dispositions choisies par les auteurs du projet. Les points 28) et 29) de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 de l'article *2bis* imposent une réduction du nombre de points sur le permis de conduire en cas de

transports expressément exemptés de respecter certaines prescriptions relatives au chargement des véhicules et à l'arrimage. Le Conseil d'État demande, dès lors, aux auteurs de reformuler les points 28) et 29) afin de tenir compte des transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées.

Afin de tenir compte des observations formulées par le Conseil d'État, le point 28) relatif à l'arrimage et le point 29) relatif aux dimensions du chargement des véhicules routiers sont regroupés dans un seul point, à savoir le point 28), de sorte que le point 29) est supprimé et le point 30 est renuméroté en point 29.

En outre, les comportements fautifs ne sont plus énumérés de manière détaillée et précise, mais une formulation plus générale a été choisie qui inclut tous les comportements fautifs, à savoir les principes et les exceptions (transports pour lesquels certaines prescriptions ne doivent pas être observées).

Quant à la forme, la commission parlementaire a donc fait droit aux observations du Conseil d'État.

Quant au fond, la commission renvoie aux amendements 7 et 8 où le contenu des dispositions nouvellement formulées est expliqué plus en détail.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 2 (nouvel article 3), du projet de loi comme suit :

« **Art. 2 3.** À l'article *2bis*, paragraphe 2 de la même loi, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

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

[...]

8)	<p>a) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11 la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, chargé ou non, dont la masse excède de plus de 10% la masse maximale réglementaire ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers</p> <p>b) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse en charge excède la masse maximale indiquée accordée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser les</p>	4 points
----	---	----------

	maxima du chargement réglementaires la masse maximale autorisée , ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur <u>d'un véhicule</u> , ou titulaire du certificat d'immatriculation <u>d'un véhicule</u> , la mise en circulation <u>du d'un</u> véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, <u>considéré comme délit en vertu de l'article 11</u>	
--	--	--

[...]

12)	<p>a) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre un appareil électronique mobile doté d'un écran allumé en le tenant en main, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement</p> <p>b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin</p>	4 points
13)	le fait pour le conducteur d'utiliser pour lequel un casque homologué est obligatoire où l'équipement de d'utiliser un équipement servant à la communication qui, soit n'est ni pas intégré, ni soit n'est pas fixé correctement, au casque conformément aux selon les prescriptions du fabricant, au casque de protection	4 points

[...]

28)	<p>Le transport ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, l'organisation ou la réalisation d'un transport présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - un chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber - un chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur - une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux - un arrimage non réglementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier <p>l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers</p>	2 points
-----	--	----------

29)	<p>La conduite d'un véhicule ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres - l'utilisation d'un support de charge non réglementaire - le dépassement de la longueur maximale réglementaire d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus - le défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre - le défaut d'une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions réglementaires - le défaut d'une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima réglementaires à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier - l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant la mise en circulation d'un véhicule dépassant les dimensions réglementaires - l'inobservation des conditions reprises dans l'autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement réglementaires 	2 points
30 29)	<p>la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur <u>d'un véhicule,</u> ou titulaire du certificat d'immatriculation <u>d'un véhicule,</u> la mise en circulation <u>d'un du</u> véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers</p>	2 points

»

»

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État rappelle que, concernant le point 8), il s'était opposé formellement à l'emploi de la notion de « masse maximale réglementaire ». La disposition critiquée se réfère désormais à « la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ». La notion de « masse maximale réglementaire » ayant été supprimée, l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Au point 12), les auteurs font droit à la demande du Conseil d'État de supprimer la référence au tramway, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Quant aux points 28) et 29), le Conseil d'État avait demandé, dans son avis précité du 23 décembre 2023, « de transférer la définition des infractions prévues aux points 28) et 29) à l'article 7 de la loi de 1955 qui prévoit certaines incriminations ou bien de la prévoir dans un article séparé de la loi de 1955, et ceci afin de rester dans la logique du tableau actuel des infractions routières susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points ».

Or, les auteurs ont supprimé les précisions relatives aux comportements donnant lieu à une réduction de points, sans toutefois les insérer dans une autre disposition de la loi de 1955.

Le Conseil d'État tient à souligner que le principe de la légalité des peines, consacré par l'article 19 de la Constitution, implique, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, « la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés ». Le Conseil d'État demande, sous peine d'opposition formelle sur le fondement de l'article 19 de la Constitution, que les comportements incriminés soient définis dans la loi formelle.

Le Conseil d'État réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer à l'endroit de l'article 3 le point 28) du tableau, de même que la lettre q) figurant à l'article 7 de sorte que le comportement n'est plus incriminé et que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être. Cette décision a son fondement dans la volonté de ne pas rompre avec la logique actuelle selon laquelle les comportements incriminés par la loi sont détaillés par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Afin de remédier à cet état de fait et de respecter le principe consacré par l'article 19 de la Constitution qui prévoit, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés, une refonte complète de l'article 2*bis* et 7 s'avère nécessaire lors d'un projet futur afin de détailler les comportements incriminés dans la loi de 1955.

À noter que suite à la suppression du point 28), le nouveau point 29) est renuméroté en nouveau point 28).

La commission décide par conséquent de supprimer le point 28) de l'article 3 du projet de loi :

« Art. 3.
(...)

28)	L'inoobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers	2 points
------------	--	-----------------

»

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État note que l'amendement sous revue vise à supprimer, à l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le point 28) et, à l'article 7, alinéa 2, de la loi précitée du 14 février 1955, la lettre q).

Le Conseil d'État s'était opposé formellement à la teneur projetée des dispositions précitées sur le fondement du principe de la légalité des peines consacré par l'article 19 de la Constitution.

En raison de la suppression des dispositions en cause, l'opposition formelle émise par le Conseil d'État n'a plus lieu d'être.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 4 (article 3 initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen modifie l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955,

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a demandé, sous peine d'opposition formelle, à ce que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » prévu à la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 soit encadré. La Haute Corporation a encore rappelé qu'il s'agit d'une matière réservée à la loi en vertu de l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et qu'une autorité administrative ne saurait se voir accorder par le législateur un pouvoir d'appréciation sans limite pour prendre des décisions et que la loi doit définir les éléments essentiels de la matière avec une netteté suffisante pour écarter tout pouvoir discrétionnaire absolu de la part de l'administration.

La commission parlementaire propose dès lors d'insérer un nouveau point 1 dans l'ancien article 3, devenu l'article 4 du projet de loi, afin de remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955 et de renvoyer, pour ce qui est de la délivrance des autorisations et les conditions y relatives, à un règlement d'administration publique et à un règlement grand-ducal.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a également souligné que le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 - qui offre la possibilité de procéder à l'immatriculation, à titre exceptionnel, d'un véhicule historique ou d'un véhicule précédemment immatriculé en l'absence de « l'un ou l'autre document » nécessaire à l'immatriculation - manque de précision dans la mesure où ni la nature ni le nombre de documents pouvant faire défaut n'ont été définis.

Le Conseil d'État a dès lors suggéré, afin d'éviter des recours en justice, de cadrer le caractère discrétionnaire des décisions et de délimiter la sphère de compétence décisionnelle des autorités. Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission parlementaire propose de modifier le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 afin de renvoyer à un règlement grand-ducal déterminant les documents nécessaires à l'immatriculation du véhicule routier. Contrairement à ce qui était initialement prévu dans le commentaire des articles, le nouveau point 10 de l'article 3 de la loi de 1955 ne vise pas exclusivement les véhicules précédemment immatriculés au Luxembourg.

La commission décide par conséquent d'amender l'ancien article 3, devenu l'article 4 du projet de loi, comme suit :

« **Art. 3 4.** L'article 3 de la même loi est modifié comme suit :

1° La phrase liminaire est remplacée par le libellé suivant :

« La délivrance des autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants : »

1-2° Le point 9. est remplacé par le libellé suivant :

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

2-3° Deux nouveaux points 10. et 11. sont ajoutés avec les libellés suivants :

« 10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules routiers précédemment immatriculés pour lesquels ~~l'un ou l'autre~~ **plusieurs documents déterminés par voie de règlement grand-ducal et nécessaires** à l'immatriculation ~~fait font~~ défaut ;

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

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État rappelle avoir demandé, sous peine d'opposition formelle, que le pouvoir du ministre de « délivrer des autorisations et en arrêter les conditions » soit encadré.

Il constate que par l'amendement sous examen, les auteurs entendent remplacer la phrase liminaire de l'article 3 de la loi de 1955, pour écrire que « [l]a délivrance des

autorisations ainsi que les conditions y relatives sont fixées par un règlement d'administration publique et par règlement grand-ducal dans les domaines suivants ».

À titre liminaire, le Conseil d'État tient à relever que l'emploi de la notion de « règlement d'administration publique » n'est plus de mise. La référence y faite par la disposition en projet est dès lors à supprimer.

La Haute Corporation note ensuite que la phrase liminaire proposée n'encadre nullement le pouvoir d'autorisation qui revient au ministre, mais renvoie cet encadrement à un « règlement d'administration publique » et à un règlement grand-ducal. Or, dans une matière réservée à la loi en vertu de l'article 35 de la Constitution, l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution exige que « la fixation des objectifs des mesures d'exécution doit être clairement énoncée, de même que les conditions auxquelles elles sont, le cas échéant, soumises. L'orientation et l'encadrement du pouvoir exécutif doivent, en tout état de cause, être consistants, précis et lisibles, l'essentiel des dispositions afférentes étant appelé à figurer dans la loi ».

L'opposition formelle doit dès lors être maintenue sur le fondement de l'article 45, paragraphe 2, de la Constitution.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer l'article 4 du projet de loi, de sorte que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être.

Par conséquent, il y a lieu de renuméroter les articles subséquents.

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État note que les auteurs entendent supprimer dans son intégralité l'article 4 de la loi en projet.

L'opposition formelle émise par le Conseil d'État à l'égard du point 1° dudit article n'a dès lors plus lieu d'être.

La commission en prend acte.

Article 4

L'article sous examen modifie l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Le point 1° de l'ancien article 4, devenu l'article 5 du projet de loi, vise à aligner le texte de la loi de 1955 sur les dispositions européennes en vigueur ainsi que la terminologie relative aux différentes procédures de réception des véhicules routiers afin de tenir compte du fait que la législation européenne actuelle est composée de règlements-cadres pour la procédure de réception des véhicules, alors que les anciennes règles en la matière se composaient de directives. Il est par conséquent prévu que la procédure de réception par type ou individuelle devienne la procédure de réception des véhicules routiers de droit commun. Il était initialement prévu d'introduire à l'article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi de 1955 un renvoi à un règlement grand-ducal pour déterminer les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

Le Conseil d'État a, dans son avis précité, tout d'abord souligné le fait que la définition 4.2., actuellement prévue à l'article 2 de l'arrêté de 1955, définit les « Directives

européennes de réception » comme « l'ensemble des directives et règlements européens concernant la réception des véhicules routiers ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ». Dans un souci de cohérence, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de supprimer l'ajout des règlements européens ou bien de transférer la définition 4.2. de l'arrêté de 1955 dans la loi de 1955. Le Conseil d'État a également rappelé que le règlement européen constitue un acte obligatoire et est directement applicable et que l'adoption de mesures nationales ne se justifie que dans la mesure où le règlement renvoie au droit national ou requiert des dispositifs nationaux indispensables pour son application. Il serait dès lors inconcevable de « reprendre » dans le droit national des dispositions figurant dans des règlements européens et le Conseil d'État a exigé, sous peine d'opposition formelle, la suppression des termes « règlements et ». Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de supprimer l'ajout des règlements européens et, dans un souci de cohérence, il est proposé de remplacer les mots « exigences des règlements et directives de l'Union européenne en matière de réception automobile » par les mots « Directives européennes de réception » afin d'utiliser la notion définie à l'article 2, rubrique 4.2., de l'arrêté de 1955.

De plus, le Conseil d'État a souligné le fait que les conditions de la réception nationale touchent à la liberté du commerce garantie par l'article 11, paragraphe 6, de la Constitution et exigé, sous peine d'opposition formelle, que les conditions de la réception nationale soient inscrites dans la loi de 1955 - par opposition à un règlement grand-ducal - dans un souci d'orientation et d'encadrement du pouvoir exécutif qui exige que l'essentiel des dispositions afférentes figurent dans la loi.

Il est dès lors proposé de prévoir dans la loi de 1955 les conditions de la réception nationale par un renvoi aux conditions de réception telles que prévues aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE. La commission parlementaire propose également d'introduire un nouvel alinéa dans le paragraphe 1^{er} de l'article 4 de la loi de 1955 afin d'y voir introduire les mêmes conditions de réception nationale pour les tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles qui devaient initialement figurer dans un règlement grand-ducal.

Le point 5°, lettre c) de l'ancien article 4, devenu l'article 5, du même projet de loi visait initialement à remplacer la première phrase de l'alinéa 4 du paragraphe 6, de la loi de 1955 et vise notamment à prendre en compte la digitalisation de l'immatriculation ainsi que les modalités de réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé. À cet effet, il faudra dorénavant s'acquitter d'une taxe afin de réserver un numéro d'immatriculation sachant que l'immatriculation, sinon la transcription du véhicule routier, fait également l'objet d'une taxe. Le projet de règlement grand-ducal modifiant : 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ; 3° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ; 4° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour

contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points ; 5° le règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes ; 6° le règlement grand-ducal modifié du 7 août 2015 autorisant la création d'un fichier et le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés (RGD CNPD) ; 7° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ; 8° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonctionnement du Fonds de garantie automobile ; 9° le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ; 10° le règlement grand-ducal modifié du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière ; 11° le règlement grand-ducal du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transports routiers et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil (ci-après « projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 »), dans sa teneur projetée, prévoyait à l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers que le conjoint survivant était exempté de l'obligation de paiement de la taxe concernant l'immatriculation du véhicule routier, ainsi que, le cas échéant, la réutilisation du numéro personnalisé hérité, reprises à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 dans sa teneur projetée.

Le Conseil d'État a relevé dans son avis n° 60.971 relatif au projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant entre autres le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, que le texte de l'article 22 dudit règlement exemptait le conjoint survivant du paiement de la taxe relative à la réutilisation d'un numéro de plaque personnalisé dont il aurait hérité. Le Conseil d'État a relevé que l'article 4, paragraphe 6, alinéa 4 de la loi de 1955, qui constituerait la base légale du paiement de la taxe pour la réservation d'un numéro personnalisé ne prévoyait aucune exception quant aux débiteurs de la taxe. La disposition sous revue qui instaurerait une exception au paiement de la taxe dont la base légale figure dans la loi de 1955 risquerait dès lors d'encourir la sanction de l'article 95 de la Constitution. Afin de suivre la suggestion du Conseil d'État selon laquelle il faudrait prévoir une telle base légale dans le cadre du projet faisant l'objet du présent amendement, il est proposé de remplacer non seulement la première phrase du paragraphe 6 de l'article 4 de la loi de 1955, mais l'intégralité de ce dernier afin de renvoyer à l'article 1^{er} de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules (ci-après « loi de 1965 »), qui fera elle aussi l'objet d'une modification (cf. amendement 20). Il est dès lors prévu de modifier l'article 1^{er}, lettre a), de la loi de 1965 afin de faire figurer parmi l'énumération des demandes pouvant donner lieu à la perception d'une taxe, les demandes relatives à la réservation ou à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé. À l'article 3 de la loi de 1965, il est prévu de faire figurer une exception pour le conjoint survivant qui n'est pas soumis au paiement de la taxe relative à la transcription du véhicule hérité et, le cas échéant, la taxe relative à la réutilisation du numéro d'immatriculation personnalisé.

Concernant le point 6°, lettre b), de l'article du projet, les auteurs avaient prévu de compléter l'article 4, paragraphe 7, par huit alinéas nouveaux, pour prévoir, au moment de la procédure d'immatriculation et dans le cadre de la conclusion d'un contrat d'assurance responsabilité civile obligatoire, la communication de données relatives au véhicule par l'entreprise d'assurance autorisée à la SNCA, cette digitalisation présentant un gain de temps pour tous les acteurs impliqués dans l'immatriculation d'un véhicule.

Le Conseil d'État a toutefois relevé que la structure du paragraphe 7 manquait de cohérence dans la mesure où les alinéas tendaient à se répéter tout du moins partiellement. Le Conseil d'État a également relevé que les alinéas 7 à 9 ne définissent pas, ou ne renvoient pas aux alinéas pertinents pour la détermination des données tombant sous la responsabilité du responsable de traitement et des différents sous-traitants et a dès lors demandé une précision en ce sens.

Par ailleurs, l'avis de la Commission nationale pour la protection des données (ci-après « CNPD ») n'était pas encore parvenu au Conseil d'État au moment de la communication de son avis. Il ressort de la délibération n°69/AV31/2022 du 19 décembre 2022 relative au projet de loi que force est de constater que le projet dans sa teneur initiale ne précisait pas clairement quelles seraient les catégories de données qui seraient traitées et conservées dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ni pour quelles finalités celles-ci seraient traitées, ni quelles seraient les durées de conservation de telles données alors que de telles précisions s'avèrent d'autant plus importantes que le responsable de traitement serait le ministre ayant les transports dans ses attributions, mais que la banque de données serait gérée par une entreprise privée, la SNCA, et qu'un accès par différents acteurs aux données contenues sur cette banque de données était initialement prévu.

Afin de suivre les recommandations de la CNPD et de donner suite aux observations du Conseil d'État, il est tout d'abord proposé, dans un but de cohérence et afin d'éviter des répétitions inutiles, de remplacer les huit alinéas par cinq alinéas. Afin d'éviter que les textes encadrant une telle base de données ne soient éparpillés dans différents textes, il est proposé de procéder à la suppression de l'article 36 du projet introduisant un article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs (ci-après « loi de 2003 »).

Les cinq alinéas nouvellement introduits prévoient, à la lumière des recommandations de la CNPD, que le ministre a la qualité de responsable du traitement des données alors que la SNCA et le Centre des technologies de l'information de l'État (ci-après « CTIE ») agissent en qualité de sous-traitant du ministre. Il est instauré une base légale relative à la banque de données nationale des véhicules routiers à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 avec une indication précise des catégories de données traitées et conservées. La base légale pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers est introduite à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 avec indication des données collectées et traitées. Contrairement à ce qui était initialement prévu et suite aux recommandations de la CNPD, qui estimait préférable de prévoir une communication de données de la SNCA vers les acteurs plutôt qu'un accès ou une consultation de données, il est proposé de suivre les recommandations de la CNPD en ce sens. Ainsi, les entités auxquelles les données sont communiquées et les finalités d'une telle communication sont définies par voie de règlement grand-ducal. Des précisions sont également apportées en ce qui concerne l'accès à ces banques de données et un système de journalisation des accès est mis en place.

La durée de conservation des données est également précisée et fixée à dix années pour la banque de données nationale des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955, afin de prendre en compte la durée de signalement prévue dans le Règlement (UE) 2018/1862 du Parlement européen et du Conseil du 28 novembre 2018 sur l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation du système d'information Schengen (SIS) dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale, modifiant et abrogeant la décision 2007/533/JAI du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n°1986/2006 du Parlement européen et du Conseil et la décision 2010/261/UE de la Commission. Conformément à l'article 38 du règlement précité, les États membres peuvent introduire des signalements concernant des objets recherchés aux fins d'une saisie ou à titre de preuve dans une procédure pénale pour des objets facilement identifiables et notamment pour des véhicules à moteur, indépendamment de leur système de propulsion ou encore les certificats d'immatriculation de véhicules et les plaques d'immatriculation de véhicules qui ont été volés, détournés, égarés ou invalidés ou qui sont prétendument de tels documents, mais qui sont des faux. Conformément à l'article 38 du précité règlement, un État membre peut introduire un signalement concernant des objets aux fins des articles 36 et 38 pour une période de dix ans. Conformément à l'article 8 du règlement précité, des informations supplémentaires sont échangées au moyen de l'infrastructure de communication. Il incombe aux États membres de fournir les moyens techniques et humains nécessaires pour assurer la disponibilité continue et l'échange rapide et efficace d'informations supplémentaires. Afin de pouvoir répondre aux demandes d'information supplémentaires et dans la mesure où ces signalements peuvent être introduits pour une période de dix ans, la durée de conservation des données enregistrées dans les bases de données visées à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3, de la loi de 1955 est fixée à dix ans.

La durée de conservation de la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 est fixée à sept années en raison de l'obligation du Fonds de garantie automobile d'informer sur demande et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre et survenu au cours des sept dernières années sur, entre autres, le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident et le numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule prévue à l'article 16, point 6, de la loi de 2003. À cette fin, une communication quant à l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile peut être communiquée au Fonds en vertu de l'article 10 du projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

Il est ensuite proposé d'insérer une nouvelle lettre d) dans l'article 5, point 6, du projet de loi afin de rectifier le renvoi initialement opéré à l'alinéa 4 ancien, devenu l'alinéa 7.

En ce qui concerne le point 7 remplaçant le paragraphe 8 de l'article 4 de la loi de 1955, il est proposé de remplacer sous la lettre « e) » la cession du véhicule à un nouveau propriétaire comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation par l'immatriculation au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation. En effet, il est préférable de prévoir comme cause d'expiration de plein droit du certificat d'immatriculation, l'immatriculation du véhicule routier au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation afin de prendre en compte les observations que le Conseil

d'État a formulées à l'article 30 du projet de loi concernant l'articulation entre l'obligation pour le titulaire du certificat d'immatriculation de conclure un contrat d'assurance et des effets pouvant être engendrés par la cession du véhicule routier.

La commission décide par conséquent d'amender l'ancien article 4, devenu l'article 5, du même projet de loi comme suit :

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

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

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

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, ~~ces les~~ **véhicules routiers** doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle **conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par ~~l'autorité nationale compétente en la matière~~ **la Société Nationale de Certification et d'Homologation**, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné, **conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 précité. Un règlement grand-ducal détermine les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.****

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement n°167/2013 du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement n°168/2013 du 15 janvier

2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° [...]

3° [...]

4° [...]

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

« [...]

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

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. **Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal.** »

[...] »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

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

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

~~a-b) L'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant supprimé :~~

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

~~b) c) À la suite de l'alinéa 2 1^{er}, sont insérés cinq alinéas nouveaux Huit nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2~~ avec le libellé suivant :

« Le ministre dispose, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7, du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité

de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier.

~~**Pour attester la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules**~~

~~routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurances autorisée.~~

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

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

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

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

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

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

~~L'ensemble des échanges de données, dans les conditions des alinéas précédents, sont effectués par le biais des systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur~~

~~suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.»~~

d) A l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

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

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

- a) l'échéance de validité est atteinte ;
 - b) le document a été **déclaré** perdu ou ~~il a été~~ retiré par les fonctionnaires membres de la Police grand-ducale ou par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ;
 - c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;
 - d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;
 - e) le véhicule routier est ~~cédé à un nouveau propriétaire~~ **immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation** ;
- [...] »

8° [...] »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note, quant au paragraphe 1^{er}, d'une part, que la référence, par la troisième phrase de l'alinéa 1^{er}, aux règlements européens a été supprimée. L'opposition formelle émise à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

D'autre part, une référence au règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE a été insérée à l'alinéa 2 afin de répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État fondée sur l'absence de conditions de réception nationale dans la base légale. L'opposition formelle y relative peut dès lors également être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Selon le Conseil d'État il y a toutefois lieu de noter que les auteurs ont supprimé tout renvoi à un règlement grand-ducal pour préciser les modalités de la réception. Or, dans des matières réservées à la loi, le pouvoir spontané du Grand-Duc est exclu. Si les auteurs entendent préciser lesdites modalités par la voie d'un règlement grand-ducal, il y a lieu de conférer au Grand-Duc cette mission conformément aux exigences constitutionnelles en la matière.

Quant aux bases de données instituées, le Conseil d'État s'était interrogé sur la durée de conservation des données en réservant, en l'absence d'explications, sa position quant à la dispense du second vote constitutionnel. Au paragraphe 7, alinéa 6, il est

désormais prévu que les données sont conservées pour une durée respectivement de dix ou de sept ans après la mise hors circulation du véhicule routier.

Au commentaire de l'amendement sous revue, les auteurs expliquent que la durée de dix ans pour la banque de données nationale des véhicules routiers découle de la durée de signalement que prévoit le règlement (UE) 2018/1862 du Parlement européen et du Conseil du 28 novembre 2018 sur l'établissement, le fonctionnement et l'utilisation du système d'information Schengen (SIS) dans le domaine de la coopération policière et de la coopération judiciaire en matière pénale, modifiant et abrogeant la décision 2007/533/JAI du Conseil, et abrogeant le règlement (CE) n° 1986/2006 du Parlement européen et du Conseil et la décision 2010/261/UE de la Commission, qui permet à un État membre d'introduire certains signalements touchant aux véhicules pendant une période de dix ans.

La durée de sept ans pour la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers découle de l'obligation incombant au Fonds de garantie automobile « d'informer sur demande et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un État membre et survenu au cours des sept dernières années sur, entre autres, le nom et l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident et le numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule ».

Vu ces explications relatives aux durées de conservation, le Conseil d'État est en mesure de lever sa réserve de dispense du second vote constitutionnel.

La commission parlementaire prend note de la levée de la réserve de dispense du second vote constitutionnel.

Article 5

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

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé qu'au point 2 de cet alinéa 4, il est prévu que les déficiences ou non-conformités mineures, autres que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement, « sont reprises dans un règlement ministériel » alors que la loi ne saurait investir les membres du Gouvernement d'un pouvoir réglementaire. Le Conseil d'État s'est dès lors opposé formellement à la disposition sous revue.

Afin de ne plus encourir d'opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer les mots « sont reprises dans un règlement ministériel ».

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 5, devenu l'article 6, point 1, lettre a), du projet de loi entendant modifier l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2, de la loi de 1955 comme suit :

« [...] 2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en

cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et ~~qui sont reprises dans un règlement ministériel~~, pour les véhicules suivants :

- a) les autobus et les autocars ;
- b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;
- c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg. »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État constate que l'amendement sous revue supprime, à l'ancien article 5, devenu article 6, de la loi en projet, le renvoi à un règlement ministériel par l'article 4*bis*, paragraphe 1^{er}, point 2, de la loi de 1955, de sorte que l'opposition formelle y relative peut être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Article 6 initial du projet de loi déposé – supprimé

L'article 6 du projet de loi avait initialement pour objectif de préciser le point de départ du délai avant l'échéance duquel l'inspecteur de contrôle technique doit suivre obligatoirement une formation continue afin de ne pas perdre son agrément. Le prédit point de départ consiste dans la publication de la formation continue par un arrêté ministériel contrairement au système existant dont l'ensemble des inspecteurs de contrôle technique doivent obligatoirement suivre une formation continue annuelle. Il était initialement jugé inutile par les auteurs du projet d'imposer une formation à un rythme annuel alors que les nouveautés affectant les méthodes du contrôle technique ne surviennent pas à une telle fréquence et qu'avec le système ISO, les organismes de contrôle technique ont l'obligation de veiller à ce que leur personnel soit formé de façon continue pour maintenir un niveau de service de qualité.

Le Conseil d'État a toutefois relevé que la disposition en projet est contraire à l'annexe IV de la directive directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques, et abrogeant la directive 2009/40/CE, en ce qu'elle prévoit que l'agrément ministériel autorisant les inspecteurs à effectuer des contrôles techniques perdrait sa validité uniquement si l'inspecteur ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation et qu'une telle formation ne devrait pas forcément avoir lieu annuellement, alors que la directive précitée prévoit que les inspecteurs doivent suivre chaque année une formation continue ou réussir un examen approprié.

Dans la mesure où la disposition sous revue envisage une modification contraire à une directive, le Conseil d'État a demandé la suppression de cette disposition sous peine d'opposition formelle.

Dans la mesure où la disposition sous revue entraîne une modification non conforme au droit de l'Union européenne, la commission décide de suivre le raisonnement du Conseil d'État et de procéder à la suppression de l'ancien article 6 du projet de loi.

Nouvel article 6 (article 7 initial du projet de loi déposé)

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

Le Conseil d'État a, dans son avis du 23 décembre 2022, constaté que le comportement répréhensible visé par la nouvelle infraction p) devenue q), relative aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, était déjà, du moins en partie, érigé en infraction à l'article 7, alinéa 1^{er} de la loi de 1955 qui prévoit que « les infractions [...] aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées à l'article 3, [...] sont punies d'une amende de 25 à 250 euros », et que deux dispositions prévoyaient dès lors deux sanctions différentes pour un même fait. Une telle façon de procéder est inconcevable au vu du principe de légalité des peines consacré par l'article 14 de la Constitution qui exige que les peines soient suffisamment déterminées, à l'effet de permettre à tout justiciable commettant un fait pénalement répréhensible de mesurer la nature et la portée des sanctions encourues. Le Conseil d'État s'est dès lors formellement opposé à la disposition sous examen. Afin de respecter le principe de la légalité des peines, il est proposé de modifier la phrase liminaire de l'article 7 de la loi de 1955 afin de ne viser que le point 1 et les points 3 à 11 de l'article 3 de la loi de 1955, de sorte que les infractions aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, point 2, de la loi de 1955, c'est-à-dire « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » ne soit plus érigée en infraction à l'article 7, alinéa 1^{er} de la loi de 1955 et que l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers soit sanctionnée à l'article 7, paragraphe 2, lettre q), de la loi de 1955.

Le Conseil d'État reproche aux auteurs du projet que le champ de la nouvelle infraction relative à l'utilisation au volant d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé serait rétréci en ce que toute utilisation quelconque dudit équipement reste permise du moment que l'appareil n'est pas tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement. Le Conseil d'État renvoie à l'évolution qu'a connue la législation belge sur ce point. En outre, le Conseil d'État se heurte aux termes « écran allumé » et « en mouvement ». Quid du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ou qui se trouve immobilisé à un feu rouge et qui utiliserait son téléphone ? Le Conseil d'État préconise, de ce fait, le terme « en circulation », étant donné qu'un véhicule temporairement immobilisé se trouve couvert par cette notion.

Il y a lieu de se demander si ce maintien satisfait l'ambition des auteurs : *quid* du conducteur qui aura eu le temps d'éteindre son téléphone ? Plus généralement, le fait de viser tout « équipement téléphonique » et « tout autre appareil doté d'un écran allumé » vise-t-il de manière suffisamment large les appareils susceptibles de distraire les conducteurs ?

Les comportements fautifs nouvellement érigés en infraction se réfèrent tout d'abord à la législation belge, sur laquelle le Conseil d'État a attiré l'attention. Afin de tenir compte des observations soulevées par le Conseil d'État dans son avis émis en date du 23 décembre 2022, la commission parlementaire a reformulé les dispositions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique. La nouvelle disposition relativement stricte interdit à tout conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parage

d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler tout appareil électronique mobile doté d'un écran. La disposition nouvelle se distingue de l'ancienne en ce qu'elle est devenue plus stricte. Non seulement la tenue en main de l'appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur du véhicule est interdite, mais l'interdiction est devenue plus large en incluant et en visant également toute utilisation, ainsi que toute manipulation quelconque dudit appareil. L'utilisation de l'appareil implique, dès lors, toute manipulation, tout maintien en main ainsi que toute action nécessitant de toucher l'appareil ou même de regarder l'écran. Il est évident que le fait de faire usage de l'écran pour regarder des images, des animations ou d'autres médias de divertissement, qui ne sont pas directement liés à la circulation ou aux fonctions de réglage du véhicule, font également partie de l'interdiction.

Dans la nouvelle formulation, les termes « équipement téléphonique » ont été supprimés et les termes « appareil doté d'un écran allumé » ont été remplacés par les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran », alors que la commission parlementaire est d'avis que les termes « appareil électronique mobile doté d'un écran » incluent tout type d'équipement téléphonique, que ce soit un téléphone portable, une tablette numérique, ordinateur portable, smartphone etc. Ensuite, le terme « allumé » a été supprimé et tout appareil électronique mobile doté d'un écran est visé dans la nouvelle disposition, qu'il soit allumé ou éteint. De plus, les termes « qui n'est pas en stationnement ou en parage » ont été ajoutés. L'ajout desdits termes autorise donc tout conducteur d'un véhicule qui est immobilisé en stationnement ou en parage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son appareil électronique mobile. Par contre, le conducteur qui se trouve momentanément à l'arrêt, comme par exemple le conducteur qui se trouve immobilisé devant un feu rouge, n'est pas visé par l'exception et ne peut donc pas faire usage, tenir en main ni manipuler son appareil électronique mobile. Si la commission parlementaire avait suivi la proposition du Conseil d'État en interdisant toute utilisation de l'appareil par le conducteur dès que le véhicule est en circulation, les conducteurs qui se trouvent en stationnement, en parage et en arrêt seraient visés par l'interdiction. Or, ce n'est pas l'intention des auteurs du projet d'interdire l'utilisation d'un équipement téléphonique si le conducteur d'un véhicule se trouve immobilisé en stationnement ou en parage. Par contre, le conducteur qui se trouve immobilisé avec sa voiture devant un feu rouge est, bien évidemment, visé et l'interdiction joue pour ce dernier.

En résumé, cette nouvelle formulation relativement stricte interdit, dès lors, à tout conducteur, qui se trouve avec sa voiture en mouvement ou momentanément à l'arrêt devant un feu rouge, d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler son téléphone. Comme l'usage de l'appareil électronique mobile vise toute manipulation quelconque de ce dernier, le conducteur ne peut ni téléphoner, ni écouter de la musique ou de la radio.

Il lui est même interdit d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation de son appareil électronique mobile si l'on prend vraiment à la lettre la nouvelle formulation. Or, l'intention du projet de loi est de laisser une certaine marge de manœuvre au conducteur du véhicule quant à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation. Pour cette raison, la nouvelle disposition prévoit que le conducteur peut faire usage des fonctions de communication vocale et d'audition de son appareil électronique mobile si elles sont commandées par le système mains libres intégré du véhicule. Il en va de même avec les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation dudit appareil. Le conducteur peut faire usage desdites fonctions si l'appareil est commandé par le système mains libres intégré du véhicule et à condition pour cet appareil d'être fixé au véhicule dans un support spécialement conçu

à cette fin. L'exigence selon laquelle l'appareil électronique mobile doit être commandé par le système mains libres intégré du véhicule est réputée satisfaite si la fonction utilisée a été activée avant le départ et si, à partir de ce moment, l'appareil n'est plus commandé manuellement.

Finalement, dans le projet de loi a été ajouté à la disposition relative à l'utilisation d'un équipement téléphonique que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway. Or, selon le Conseil d'État, le champ d'application de la loi s'étend de toute manière à la conduite du tramway. D'après le Conseil d'État, si cette disposition était maintenue, cet ajout risquerait d'influer sur l'interprétation des dispositions qui omettent de s'y référer, qui pourraient être lues comme ne s'appliquant pas au conducteur du tramway. Le Conseil d'État a émis à cet endroit une opposition formelle pour insécurité juridique. La commission propose de supprimer la précision que la réduction du nombre de points s'applique également au conducteur du tramway, en vue de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle.

Quant à l'utilisation d'un équipement de communication par le motard pour lequel un casque homologué est obligatoire, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières. Or, ladite disposition a été énumérée par les auteurs du projet de loi à l'endroit du point 13) de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 de l'article 2*bis*, mais ne figurait pas à l'alinéa 2 de l'article 7. Afin de combler cet oubli, la lettre p) dudit article 7 est donc remplacée par le libellé suivant :

« p) Inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ».

En ce qui concerne le point 13) de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2 de l'article 2*bis*, la commission propose de reformuler ladite disposition pour prendre la teneur suivante :
« 13) Le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant ».

Par la modification visée, le terme « correctement » a été supprimé, alors qu'il est difficile pour la Police grand-ducale de contrôler si l'équipement de communication est correctement fixé au casque de protection ou pas. Il va de soi qu'il n'appartient pas aux agents de police de juger si l'équipement de communication est correctement fixé ou pas. En vue d'éviter tout risque de divergences d'interprétations quant à ladite fixation de l'équipement téléphonique, il est préconisé de supprimer le terme « correctement » de la disposition visée. Par la nouvelle tournure, la disposition est également devenue plus lisible.

En ce qui concernait le point 30), devenu le point 29, à l'article 2*bis*, paragraphe 2, alinéa 1^{er} de la loi de 1955, le Conseil d'État a relevé que les auteurs entendaient appliquer une réduction de deux points à un comportement répréhensible mais ne faisait l'objet d'aucune incrimination dans la loi en projet. Dans la mesure où le Conseil d'État a considéré que le projet sous revue risquait de dissocier le lien étroit qui existe entre le droit pénal et la logique répressive inhérente au système du permis à points, la Haute Corporation a demandé de supprimer le point 30) ou d'ériger le comportement décrit en infraction pénale. Il est dès lors proposé d'insérer un nouveau point « s » à l'article 7, alinéa 2, de la loi de 1955 avec le libellé suivant : « s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme

propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers.» afin d'ériger le comportement en infraction.

Quant à la nouvelle lettre q), à savoir l'inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers, le Conseil d'État n'a pas formulé d'observations particulières.

La commission propose d'amender l'article 7 du projet de loi comme suit :

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

1° L'alinéa 1^{er} est modifié comme suit :

a) **Les termes « ,point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».**

a b) Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

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

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) ~~À la phrase liminaire, le~~ Le nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

b) [...]

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

« o) -inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;

-inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

d) ~~Quatre Deux~~ nouvelles lettres p), ~~et~~ q), r) et s) sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;

~~p~~ q) inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers ~~telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2bis ;~~

~~q~~ r) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, ~~ou~~ le détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, ~~d'un~~ du véhicule sur la voie

publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance ;

s) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation note que par l'amendement sous avis, la commission parlementaire entend modifier l'article 7 de la loi en projet afin de ne plus viser, à la phrase liminaire de l'article 7, alinéa 1^{er}, de la loi de 1955, le point 2 de l'article 3 de la loi de 1955. Ainsi, le non-respect des conditions relatives à « l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement » n'est plus soumis à la sanction prévue à l'article 7, alinéa 1^{er}. L'opposition formelle peut dès lors être levée.

Le Conseil d'État réitère sa demande de transférer les définitions des comportements incriminés soit à l'article 7, soit dans un article séparé de la loi de 1955. Il n'a, en effet, pas été dans les intentions du Conseil d'État que ces précisions soient supprimées de la loi en projet.

Afin de permettre au Conseil d'État de lever son opposition formelle, la commission parlementaire propose de supprimer à l'endroit de l'article 3 le point 28) du tableau, de même que la lettre q) figurant à l'article 7 de sorte que le comportement n'est plus incriminé et que l'opposition formelle n'a plus lieu d'être. Cette décision a son fondement dans la volonté de ne pas rompre avec la logique actuelle selon laquelle les comportements incriminés par la loi sont détaillés par l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques. Afin de remédier à cet état de fait et de respecter le principe consacré par l'article 19 de la Constitution qui prévoit, d'après la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, la nécessité de définir dans la loi les infractions en des termes suffisamment clairs et précis pour exclure l'arbitraire et permettre aux intéressés de mesurer exactement la nature et le type des agissements sanctionnés, une refonte complète des articles 2bis et 7 s'avère nécessaire lors d'un projet futur afin de détailler les comportements incriminés dans la loi de 1955.

La commission propose de supprimer la lettre q) et de renuméroter les lettres r) et s) en q) et r). Par conséquent, l'article sous examen est amendé comme suit :

Art. 7. 6.

d) **Quatre Trois** nouvelles lettres p), q) **et r) et s)** sont insérées *in fine* avec le libellé suivant :

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans ou la fixation au casque d'un équipement de communication ;

q) inobservation des prescriptions relatives aux dimensions et à l'arrimage du chargement des véhicules routiers telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2bis ;

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

s r) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4 250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. » »

Nouvel article 7 (article 8 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 8 (article 9 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observation de la part du Conseil d'État, ni de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 9 (article 10 initial du projet de loi déposé)

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

Dans son avis du 23 décembre 2022 le Conseil d'État a relevé que, comme l'article 11 de la loi de 1955 porte uniquement sur la surcharge des véhicules routiers, les dispositions ayant trait aux dimensions des véhicules routiers n'ont pas leur place dans ledit article 11 de la loi de 1955. Il est dès lors proposé de supprimer les mots « ou/et dimensions réglementaires » dans la teneur projetée de l'article 11, paragraphe 7.

La Haute Corporation a également relevé que l'ajout du paragraphe 8 à l'article 11 de la loi entendait conférer une base légale à une commission des autorisations spéciales pour satisfaire aux critiques que le Conseil d'État avait formulées dans son avis n°60.590 du 29 juin 2021. Le Conseil d'État a toutefois estimé que la base légale s'avérait toujours insuffisante en ce qui concerne la possibilité de retrait ou de suspension de l'autorisation spéciale qui était prévue à l'article 5, paragraphe 2, du projet de règlement grand-ducal CE n°60.590, alors que le retrait ou la suspension de l'autorisation spéciale est assimilable à une sanction administrative qu'il incombe à la loi de fixer. Pour cette raison, le Conseil d'État a demandé aux auteurs de prévoir la possibilité de retrait et de suspension par le ministre pour les cas autres que le non-respect des conditions à la base de cette autorisation dans la loi de 1955, à défaut de quoi le règlement grand-ducal dépasse le cadre de sa base légale, d'autant plus dans une matière réservée à la loi formelle.

Il est dès lors proposé de suivre le raisonnement du Conseil d'État par l'ajout d'un deuxième alinéa au paragraphe 8 introduit par l'article 10, point 4, du projet de loi afin que la possibilité de retrait ou de suspension par le ministre de l'autorisation spéciale dans la loi de 1955 lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la loi de 1955.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 10, point 4, du même projet comme suit :

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

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

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

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que l'amendement sous examen a pour objet de fournir une base légale au pouvoir du ministre de retirer ou de suspendre l'autorisation spéciale.

L'opposition formelle émise par le Conseil d'État à cet égard peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 10 (article 11 initial du projet de loi déposé)

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

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État note qu'au point 1°, lettre b), les auteurs proposent de simplifier la procédure de dépistage de drogues au volant dans certains cas limitativement énumérés en permettant aux membres de la Police grand-ducale de passer directement à une prise de sang et à une prise d'urine, sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive. Cette procédure simplifiée serait permise en cas d'aveu, lorsque la personne concernée est en train de consommer des drogues ou est en possession de drogues ou de matériel de consommateur et si la personne concernée présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique. Les auteurs justifient les adaptations qu'ils projettent par le manque de fiabilité des tests salivaires en matière de dépistage de drogues et par une volonté de simplifier la procédure.

À la lettre c) du point 1°, qui vise à remplacer le point 13 du paragraphe 4 de l'article 12 de la loi de 1955, les auteurs disposent qu'« en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double ». Le Conseil d'État tient à relever que la formulation « augmentée du double » signifie une progression de 200 pour cent, soit une multiplication par trois de la quantité initiale. En l'espèce, à la quantité de 15 ml au moins serait ajouté le double, à savoir au moins 30 ml, de sorte qu'en cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang à prélever serait d'au moins 45 ml. S'il n'est pas de l'intention des auteurs de tripler la quantité de sang à prélever, le Conseil d'État propose de reformuler la phrase comme suit : « En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est doublée. »

Le Conseil d'État suggère encore de remplacer les termes que les auteurs proposent au point 2°, lettre b), d'insérer derrière le chiffre « 4 » par « ni d'aucune autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique ».

La commission parlementaire décide de reprendre les suggestions du Conseil d'État.

Nouvel article 11 (article 12 initial du projet de loi déposé)

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

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État constate que les auteurs du projet avaient proposé de rendre obligatoire le prononcé de la confiscation spéciale ou de l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la loi de 1955 en cas de récidive à l'égard d'une personne ayant conduit, ou toléré la conduite, sans permis de conduire valable.

Comme les auteurs avaient expliqué au commentaire de la disposition sous revue que la confiscation est encourue en cas de récidive même si la première infraction est encourue en tant que conducteur et la seconde en tant que propriétaire du véhicule ou vice-versa, le Conseil d'État s'est opposé formellement à ladite disposition, laquelle est susceptible de conduire à la confiscation d'un véhicule dont le propriétaire n'a point été impliqué dans la première infraction.

Afin de suivre le Conseil d'État dans son raisonnement, la commission propose de modifier la disposition comme suit :

« La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau le délit spécifié à l'alinéa 2 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable ».

Par la modification visée, la confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire ne peut être prononcée qu'à l'encontre du conducteur du véhicule. La personne ayant toléré la conduite ne peut plus faire l'objet d'une confiscation spéciale ni d'une amende subsidiaire selon la nouvelle proposition de texte, de sorte que l'opposition formelle du Conseil d'État puisse être levée.

La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire devient donc obligatoire si les 3 conditions suivantes sont cumulativement remplies :

- 1) 1^{ère} infraction : conduite sans permis de conduire valable ;
- 2) 2^{ème} infraction : condamnation du chef de ce même délit énuméré au point 1) ;
- 3) La seconde infraction doit avoir été commise avant l'expiration d'un délai de 3 ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable.

Comme le véhicule saisi est celui qui a servi à commettre la seconde infraction et comme la confiscation est limitée aux objets dont le condamné est propriétaire, il faut donc que le conducteur soit propriétaire du véhicule lors de la commission de la seconde infraction.

Si, par contre, le conducteur n'est pas le propriétaire dudit véhicule lors de la commission de la seconde infraction, uniquement une amende subsidiaire pourra être prononcée à son encontre.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 12, point 1, du projet de loi comme suit :

« 1° Le point 12., alinéa 3, est ~~modifié comme suit~~ remplacé par les deux alinéas suivants :

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

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

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

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

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que par l'amendement sous avis, les auteurs entendent répondre à l'opposition formelle du Conseil d'État relative à l'article 12, point 1°, de la loi en projet, modifiant l'article 13 de la loi de 1955, qui était basée sur le principe de la personnalité de la peine.

Ainsi, seul est désormais visé le conducteur du véhicule ayant conduit, à nouveau, un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable. L'opposition formelle peut dès lors être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 12 (article 13 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la commission parlementaire.

Nouvel article 13 (article 14 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la commission parlementaire.

Nouvel article 14 (article 15 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 15 (article 16 initial du projet de loi déposé)

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

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État constate que le point 1°, lettre a), sous 2, qui vise à modifier le point 4) du paragraphe 1^{er} de l'article 17 de la loi de 1955, est à reconsidérer au vu des observations formulées par le Conseil d'État à l'endroit de l'article 2, point 8).

Au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, point 4), et alinéa 2, point 2), les auteurs entendent permettre une immobilisation du véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement ». Il ressort du commentaire de l'article que les auteurs entendent viser notamment des « nuisances sonores » causées par des échappements non-réglementaires. Les auteurs affirment également vouloir procéder à une mise en cohérence avec l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 1, de la loi de 1955, qui permet l'immobilisation d'un véhicule lors d'un passage au contrôle technique

notamment en cas d'incidence négative sur l'environnement. Or, le point 2 du même paragraphe permet la délivrance d'un certificat de contrôle technique valable pour quatre semaines lorsque l'incidence négative sur l'environnement ne comporte pas de danger immédiat pour la circulation. Au commentaire de l'article sous revue, les auteurs admettent que « ces modifications [de l'échappement] ne rendent pas forcément la circulation plus dangereuse ».

Le Conseil d'État s'interroge sur l'articulation de la disposition sous revue avec l'article 4*bis* précité. Il comprend que la possibilité d'immobiliser le véhicule lorsque ce dernier comporte une « modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement » ne préjuge pas l'application de l'article 4*bis* permettant la circulation du véhicule, pendant quatre semaines, entre certains endroits. Afin de garantir la cohérence du dispositif, le Conseil d'État demande aux auteurs d'ajouter que l'immobilisation peut avoir lieu « sans préjudice de l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 2 ».

La commission parlementaire décide de suivre les suggestions du Conseil d'État.

Nouvel article 16 (article 17 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 17 (article 18 initial du projet de loi déposé)

Par le présent article, il est profité de redresser un oubli intervenu lors de la transposition de la directive 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 18 (article 19 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 19 (article 20 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 20 (article 21 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 21 (article 22 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 22 (article 23 initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen prévoit qu'à l'article de de la loi modifiée du 25 juillet 2015 est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

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

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 23 (article 24 initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen a trait à une modification de l'article 12 de de la loi modifiée du 25 juillet 2015.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 24 (article 25 initial du projet de loi déposé)

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

Le Conseil d'État, dans son avis du 23 décembre 2022, note qu'il s'agit de remplacer le troisième tiret de ladite lettre l), et non pas la lettre l) dans son intégralité.

Par ailleurs, le Conseil d'État suggère aux auteurs de remplacer les termes « le territoire de l'État du domicile ou du détenteur, ou à défaut d'un détenteur, le propriétaire du véhicule » par « le territoire de l'État du domicile du détenteur, ou à défaut de détenteur, du propriétaire du véhicule ».

La commission décide de suivre les suggestions du Conseil d'État.

Nouvel article 25 (article 26 initial du projet de loi déposé)

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

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que la notion de « véhicule non immatriculé » figurait à deux reprises dans la disposition sous examen ce qui est source d'imprécision. Dans la mesure où le manque de précision quant aux termes employés est source d'insécurité juridique en ce que l'on ne saurait savoir quels sont les véhicules visés, le Conseil d'État s'est formellement opposé à la disposition sous revue.

Afin d'apporter la précision nécessaire et en vue d'éviter toute source d'insécurité juridique, la commission propose de viser expressément les véhicules non immatriculés en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

La commission décide par conséquent d'amender l'article 26 du même projet de loi comme suit :

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

« L'obligation de contracter l'assurance incombe **soit au futur titulaire du certificat d'immatriculation soit** au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé **en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation note que par l'amendement sous examen, les auteurs entendent modifier l'article 26 de la loi en projet afin de préciser quels véhicules sont visés par l'article 2, paragraphe 1^{er}, de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. L'opposition formelle émise par le Conseil d'État pour cause d'insécurité juridique peut donc être levée.

La commission parlementaire prend note de la levée de l'opposition formelle.

Nouvel article 26 (article 27 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 27 (article 28 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 28 (article 29 initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen entend remplacer, à l'article 12 de la loi précitée du 16 avril 2003, le paragraphe 1^{er}.

Les modifications à l'article 12, paragraphe 1^{er}, de la loi de 2003 redéfinissent les conditions de l'opposabilité de la fin de couverture d'assurance. Il était initialement exposé par les auteurs du projet que l'opposabilité de la fin de couverture de l'assurance devait dorénavant se baser sur la communication de l'information de fin de couverture, sans autre information accessoire telle que le motif de fin de couverture, par l'entreprise d'assurance autorisée à la SNCA et que cette information serait enregistrée dans une banque de données.

En tenant compte des remarques du Conseil d'État concernant la référence à l'article 7 du règlement grand-ducal, il est proposé de remplacer la partie de phrase « à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers » par la référence à « l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955 ».

Ensuite, le Conseil d'État a suggéré aux auteurs de préciser la disposition sous examen avec un renvoi aux dispositions pertinentes afférentes qu'ils prévoient d'insérer à l'article 4, paragraphe 7, de la loi de 1955, afin de préciser comment se fait la communication et l'enregistrement de l'information par les entreprises d'assurances autorisées à la SNCA. Il est dès lors proposé d'indiquer que l'information quant à l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat doit être notifiée par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique sécurisée et que l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi de 1955 par la SNCA.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 29 du projet de loi comme suit :

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

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à **l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955 à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers**, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique **sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par** à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA », agissant pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions **conformément à l'article 4, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955.** » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 29 (article 30 initial du projet de loi déposé)

L'article sous avis entend modifier l'article 13, paragraphe 2, de la loi précitée du 16 avril 2003.

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a noté que l'article 30 du projet de loi entend modifier l'article 13, paragraphe 2, de la loi de 2003. En l'absence de modification du 1^{er} paragraphe de l'article 13 précité, la Haute Corporation est à se demander comment des stipulations contractuelles prévoyant que le transfert de propriété met fin à l'assurance s'agencent avec la nouvelle obligation pesant désormais sur le titulaire du certificat d'immatriculation de conclure le contrat d'assurance, sauf en l'absence d'immatriculation du véhicule. Le Conseil d'État a dès lors suggéré que soit procédé à la reformulation du paragraphe 1^{er} de l'article 13 précité.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, il est proposé de procéder à la modification du paragraphe 1^{er} de l'article afin de prévoir que les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance sont opposables à la victime non plus en cas « de transfert de propriété du véhicule », mais en cas « de changement du titulaire du certificat ». À cet effet, les termes « le seul effet de transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

Dans un souci de cohérence, le deuxième alinéa de l'article 13 précité fait également l'objet d'une modification afin de s'aligner avec l'article 2, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, de la loi de 2003. Les termes « propriétaire, détenteur ou » se situant derrière les mots « l'entreprise d'assurance de l'ancien » sont supprimés et les termes « ou de la personne ayant conclu le contrat d'assurance » sont insérés derrière les termes « titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ».

La commission décide par conséquent de modifier l'article 30 du projet de loi comme suit :

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

est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, les termes « de transfert de propriété du véhicule » sont remplacés par les termes « changement de titulaire du certificat d'immatriculation » et les termes « le seul effet de ce transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

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

« 2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert du certificat d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établi au nom de l'ancien titulaire du certificat d'immatriculation, l'entreprise d'assurances de l'ancien ~~propriétaire, détenteur, ou~~ titulaire du certificat d'immatriculation **du véhicule ou de la**

personne ayant conclu le contrat d'assurance reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12. » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 30 (article 31 initial du projet de loi déposé)

L'article sous examen entend modifier l'article 16 de la loi précitée du 16 avril 2003.

La commission parlementaire propose de remplacer la notion « du fichier des véhicules routiers et de leur détenteurs » par la dénomination retenue dans le cadre du projet de loi, à savoir la « banque de données nationale des véhicules routiers ». Il est également proposé d'indiquer comment et sur base de quelles informations, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule routier ou du titulaire du certificat d'immatriculation collectés au sein de la banque de données des véhicules routiers sont transférés au Fonds. À cette fin, il est précisé que la communication des données a lieu par le biais d'un système informatique sur base du numéro d'identification du véhicule et du numéro d'immatriculation de ce dernier, le cas échéant.

La commission décide par conséquent de modifier l'article 31, point 2, du projet de loi comme suit :

- « 2° L'alinéa 2 in fine est remplacé par le libellé suivant :
- « Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée au premier alinéa à l'alinéa 1^{er}, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule ou du titulaire du certificat d'immatriculation déclaré du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire **du fichier de la banque de données nationale** des véhicules routiers **et de leurs détenteurs** et **peuvent être transmises au Fonds par le biais d'un système informatique, sur base du numéro d'identification et du numéro d'immatriculation du véhicule le cas échéant.** » »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 31 (article 32 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 32 (article 33 initial du projet de loi déposé)

Cet article modifie l'article 27 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 33 (article 34 initial du projet de loi déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Nouvel article 34 (initialement article 35 nouveau)

La commission propose d'insérer un nouvel article 35 dans le projet de loi avec la teneur qui suit :

« Art. 35. À l'article 29 de la même loi, les mots « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont remplacés par le mot « précité ». »

Dans la mesure où la première référence à la loi de 1955 a été introduite avec l'amendement 9 dans l'article 26 du projet de loi modifiant l'article 2, paragraphe 1^{er}, alinéa 3 de la loi de 2003, il y a lieu de remplacer les mots « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » par le mot « précité » dans l'article 35 de la loi de 2003.

Dans la mesure où un nouvel article 35 a été inséré dans le projet de loi, il est nécessaire de procéder à une renumérotation de l'article subséquent jusqu'à l'ancien article 36 du projet de loi qui a vocation à être supprimé.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 35 (article 36 initial du projet de loi)

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

Dans son avis du 23 décembre 2022, le Conseil d'État a relevé que la mise à disposition de l'attestation d'assurance se ferait par voie électronique, mais sans autre précision. La Haute Corporation a suggéré d'apporter une précision à ce niveau. Il est dès lors proposé de préciser que l'attestation de couverture d'assurance est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers.

Le Conseil d'État a également relevé que la disposition sous examen prévoit que les entreprises d'assurances autorisées communiquent à la SNCA que le contrat d'assurance a pris fin sans toutefois apporter de précision quant au mode de communication. À cet égard, il est proposé de préciser que cette information se fait par voie électronique. Il est en outre proposé de préciser à l'article 31 de la loi de 2003, dans la mesure où une certaine incertitude pourrait exister en cas de suspension ou

interruption du contrat d'assurance, que l'entreprise d'assurance signale également le changement de situation à la SNCA lorsque le contrat d'assurance a été suspendu ou interrompu et qu'en l'absence de contrat en vigueur ou de nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation est tenu de le restituer à la SNCA. Par ailleurs, il est renvoyé à un règlement grand-ducal pour les spécifications relatives à la communication entre les entreprises d'assurances autorisées et la SNCA.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 35 (nouvel article 36), du projet de loi comme suit :

« **Art. 356.** L'article 31 de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1^{er} lettre e). L'attestation **de couverture d'assurance est mise à disposition communiquée** par voie électronique **sécurisée par l'entreprise d'assurances autorisée qui a conclu le contrat d'assurance** à la SNCA ~~par l'entreprise d'assurances suite à la conclusion du contrat d'assurances par l'entreprise d'assurances,~~ et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ~~conformément visée~~ à l'article 4 paragraphe 7, alinéa 4, de la loi modifiée du 14 février 1955 ~~précitée concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.~~

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, **ou a été suspendu ou interrompu**, l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation **par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée** à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi **modifiée du 14 février 1955 précitée** par à la SNCA. À défaut **d'un contrat en vigueur ou** d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Les spécifications relatives à la communication précitée ainsi que les données techniques échangées sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 36 initial du projet de loi - supprimé

Cet article insère un nouvel article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Dans un souci de cohérence, la commission parlementaire propose de supprimer l'ancien article 36 du projet de loi. En effet, la disposition sous revue ne faisait qu'inutilement disperser dans différentes lois le fonctionnement de la banque de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers. Sur base

de la suggestion du Conseil d'État, il est proposé de restructurer le paragraphe 7 de l'article 4 de la loi de 1955 (nouvel article 5 du projet) afin de donner une base légale aux différentes bases de données exploitées dans un même article. Les différents flux entre les différents acteurs sont précisés par voie de règlement grand-ducal.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 37 nouveau

La commission propose d'insérer un nouvel article 37 dans le projet de loi avec la teneur qui suit :

« Art. 37. À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ». »

Dans son avis du 23 décembre 2023, le Conseil d'État s'est interrogé, lors de l'analyse de l'article 37 du projet de loi modifiant l'article 5, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, en ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation à la liste des personnes à informer, s'il ne fallait pas également opérer un tel ajout à l'article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Afin de suivre le raisonnement du Conseil d'État, la commission propose d'insérer un nouvel article 37 dans le projet de loi, insérant la notion de titulaire du certificat d'immatriculation à l'article 4, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Suite à l'insertion d'un nouvel article 37 dans le projet de loi, les articles 37 et 38 actuels du projet de loi sont à renuméroter en articles 38 et 39 ; l'ancien article 39 du projet de loi ayant vocation à disparaître.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, le Conseil d'État note que l'amendement 17 insère dans la loi en projet un nouvel article 37 modifiant l'article 4, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière.

Si le titulaire du certificat d'immatriculation est ajouté à la phrase liminaire, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu d'y insérer une référence à la lettre b) du même alinéa.

La commission propose de modifier le nouvel article 36 (ancien article 37) comme suit :

~~« Art. 37 36. À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, les mots « et détenteurs » sont remplacés par les mots « , détenteurs ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier ». »~~

À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est remplacé par le libellé suivant :

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :

- a) les données relatives aux véhicules
- b) les données relatives aux propriétaires, détenteurs des véhicules routiers ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. » »

Dans son deuxième avis complémentaire du 14 juillet 2023, le Conseil d'État n'a pas d'observation à formuler.

La commission en prend acte.

Nouvel article 38 – (article 37 initial du texte déposé)

Cet article modifie l'article 5 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, afin d'intégrer la notion du titulaire du certificat d'immatriculation, permettant aux personnes qui correspondent à cette catégorie, lorsqu'elles se rendent auteur d'une infraction routière sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, de faire l'objet d'une information par la Police grand-ducale.

Suite à l'introduction d'un nouvel article 37 modifiant la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, à l'endroit du nouvel article 38 (ancien article 37), il y a lieu de supprimer la référence à la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, et de la remplacer par la référence à la « même » loi.

La commission décide par conséquent de modifier l'ancien article 37 (nouvel article 38), du projet de loi comme suit :

Art. 37. 38. À l'article 5 de la ~~même loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière~~, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

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

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Nouvel article 39 – (article 38 initial du texte déposé)

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

Cet article n'appelle ni d'observations de la part du Conseil d'État quant au fond, ni d'observation de la part de la commission parlementaire.

Article 39 initial du texte déposé - supprimé

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

Dans la mesure où le projet de loi ne prévoit plus un accès direct des membres de la Police grand-ducale à la base de données relative à la responsabilité civile automobile des véhicules routiers, l'article 39 du projet de loi est à supprimer.

La commission propose de supprimer l'ancien article 39 du projet de loi modifiant l'article 43, alinéa 1^{er} de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Articles 40 et 41 nouveaux

La commission propose d'insérer un article 40 et un article 41 nouveaux dans le projet de loi avec le libellé qui suit :

« Art. 40. L'article 1^{er}, lettre a), de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, est remplacé par le texte suivant :

« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier, d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges, ainsi que les demandes en réservation ou en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ; »

Art. 41. L'article 3 de la même loi est complété par les alinéas suivants :

« Aucune taxe relative à la demande en obtention d'un certificat d'immatriculation et le cas échéant en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé visés à l'art. 1^{er} sub a) n'est perçue à charge du conjoint survivant en cas de transcription à son nom du véhicule dont il a hérité.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation visé à l'art. 1^{er} en cas de vol de ce dernier, attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation. »

Conformément à ce qui a été mentionné à l'endroit de l'amendement 5, la commission parlementaire propose de procéder à la modification de la loi de 1965 afin de donner, dans une loi, une base légale à la taxe relative à la réservation et à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé et d'y faire figurer les exceptions. Il est dès lors proposé de modifier l'article 1^{er}, lettre a), de la loi de 1965 afin de faire figurer parmi l'énumération des demandes pouvant donner lieu à la perception d'une taxe, les demandes relatives à la réservation ou à la réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé.

Il est ainsi proposé de compléter l'article 3 par deux alinéas afin d'y faire figurer une exception pour le conjoint survivant qui n'est pas soumis au paiement de la taxe relative à la transcription du véhicule hérité et, le cas échéant, la taxe relative à la réutilisation du numéro d'immatriculation personnalisé. Cette exception figure actuellement à l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers dans sa teneur prévue dans le projet de règlement grand-ducal n° CE 60.971.

Une deuxième exemption du paiement de la taxe est prévue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation en cas de vol attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation n'a pas d'observation à formuler.

La commission parlementaire en prend acte.

Article 42 nouveau

La commission propose d'insérer un nouvel article 42 dans le projet avec le libellé qui suit :

« Art. 42. L'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié comme suit :

À l'alinéa 1^{er}, première phrase, les termes « instituée en vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont insérés après les termes « commission médicale. » ».

Dans son avis complémentaire du 11 juillet 2023, la Haute Corporation constate que par l'amendement sous revue, les auteurs entendent insérer dans la loi en projet un nouvel article 42 qui modifie l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Or, si la disposition en projet insère la précision que la commission est « instituée en vertu de l'article 2 » de la loi de 1955, le Conseil d'État estime qu'il y a également lieu de supprimer le renvoi, par la disposition à modifier, à un règlement grand-ducal pour déterminer « [l]e fonctionnement, la composition et les jetons auxquels les membres de cette commission médicale ont droit ». En effet, un tel renvoi figure d'ores et déjà à l'article 2 de la loi de 1955 tel qu'amendé par l'amendement 2.

La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'État de supprimer le renvoi à un règlement grand-ducal.

*

La commission parlementaire décide de reprendre les observations d'ordre légistique du Conseil d'État.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission de la Mobilité et des Travaux publics recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi n°7985 dans la teneur qui suit :

*

V. Texte proposé par la Commission

PROJET DE LOI

PROJET DE LOI modifiant :

- 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;**
- 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ;**
- 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;**
- 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;**

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

6° la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ;

7° la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

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

Art. 1^{er}. Un article *1bis*, libellé comme suit, est inséré après l'article 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques :

« Art. 1bis.

Pour l'application de la présente loi, l'on entend par :

1. « Propriétaire d'un véhicule routier » : toute personne physique ou morale possédant un véhicule routier acquis légalement et pouvant se prévaloir d'un titre constatant un droit de propriété.
2. « Détenteur d'un véhicule routier » : toute personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule routier à un titre juridique autre que celui de propriétaire.
3. « Titulaire d'un certificat d'immatriculation » : la personne physique ou morale au nom de laquelle un véhicule est immatriculé et figurant obligatoirement sur le certificat d'immatriculation.
4. « Identifiant unique du véhicule » : une chaîne alphanumérique unique associée à chaque véhicule routier par le ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier afin de permettre d'identifier correctement chaque véhicule routier. »

Art. 2. À l'article 2 de la même loi, le paragraphe 1^{er} est modifié comme suit :

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

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

2° À la suite de l'alinéa 2, sont insérés deux alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Il est institué une Commission spéciale des permis de conduire dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la commission

ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission spéciale a pour mission d'émettre un avis motivé au ministre sur les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues à l'alinéa 1^{er}, points 1), 2), 3), 5) et 6).

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en application de l'article 2 de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé au ministre. »

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

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

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

7)	le délit de fuite	4 points
8)	<p>a) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou comme titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11</p> <p>b) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse en charge excède la masse accordée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser la masse maximale autorisée, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule, ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers, considéré comme délit en vertu de l'article 11</p>	4 points
9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	<p>a) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser, de tenir en main ou de manipuler un appareil électronique mobile doté d'un écran</p> <p>b) le fait pour le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage d'utiliser les fonctions permises d'un appareil électronique mobile avec écran autrement qu'au moyen du système mains libres intégré du véhicule ou d'utiliser les fonctions d'aide à la conduite ou à la navigation d'un tel appareil qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin</p>	4 points
13)	le fait pour le conducteur d'utiliser un casque homologué obligatoire où l'équipement de communication n'est ni intégré, ni fixé au casque conformément aux prescriptions du fabricant	4 points
14)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question	2 points

	au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	
15)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, gardien d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la conduite du véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
16)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 10) ci-avant	2 points
17)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés	2 points
18)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
19)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
20)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
21)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
22)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
23)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
24)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, de tolérer la mise en circulation du véhicule automoteur ou de la remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
25)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points

26)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
27)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
28)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	2 points

»

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

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

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

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, les véhicules routiers doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n°715/2007 et (CE) n°595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE qui donne lieu à l'établissement d'une fiche de réception nationale individuelle établie par la Société Nationale de Certification et d'Homologation, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type

réceptionné, conformément aux dispositions du règlement (UE) 2018/858 précité.

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, une réception nationale individuelle dans les conditions énoncées dans l'alinéa précédent, s'applique aux tracteurs, remorques et engins interchangeables tractés visés par le règlement (UE) n°167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, ainsi qu'à tous les véhicules à deux ou trois roues et quadricycles tels que visés par le règlement (UE) n°168/2013 du 15 janvier 2013 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles. »

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

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

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

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

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

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

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

b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu

où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions de l'article 4bis, paragraphe 3, point 2 ;

- c) sur le trajet direct du véhicule routier vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection ;
2. par une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à cette personne physique ou morale :
- a) à l'occasion de la présentation du véhicule routier à un client, dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou de l'entrepôt du véhicule, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal ;
 - b) dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou du point de réparation du véhicule ;
 - c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin. »

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

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

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

4° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

- a) L'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

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

sans que ce délai puisse toutefois excéder deux mois à compter de la date de la ou des modifications ou transformations intervenues. »

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

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

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

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

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

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

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

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

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

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe ; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur au montant visé par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal. »

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

« Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'à la mise hors circulation, la destruction ou l'exportation du véhicule.

Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule routier au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant. »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

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

« Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, des opérations quant à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers ainsi qu'en relation avec les démarches de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4 du présent article. »

b) L'alinéa 2 est supprimé.

c) À la suite de l'alinéa 1^{er}, sont insérés cinq alinéas nouveaux avec le libellé suivant :

« Le ministre a, dans le cadre de la gestion des tâches administratives réalisées conformément à l'alinéa 1^{er} du présent paragraphe, la qualité de responsable du traitement des données conformément aux dispositions de l'article 4, point 7 du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données). Dans le cadre de la prédite gestion, la SNCA a la qualité de sous-traitant, conformément aux dispositions de l'article 4, point 8, du règlement (UE) 2016/679 précité. En ce qui concerne la mise en place des solutions techniques informatiques pour la gestion des prédites tâches administratives, le Centre des technologies de l'information de l'État agit également en tant que de sous-traitant du ministre.

La SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre et dans le cadre de la gestion des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers, est autorisée à collecter, traiter et conserver les données d'identification des propriétaires, détenteurs des véhicules routiers et des titulaires du certificat d'immatriculation des véhicules routiers ainsi que les données d'identification et techniques des véhicules routiers. Ces informations sont enregistrées par la SNCA dans la banque de données nationale des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.

Afin de s'assurer de la validité d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve dans une banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers

l'identifiant unique du véhicule et les informations quant à l'existence et le cas échéant la validité de la couverture d'assurance associée à cet identifiant unique du véhicule.

L'accès aux banques de données visées aux alinéas 3 et 4 du présent paragraphe, les traitements et les échanges sont effectués par le biais de systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État à ces fins. Un système de gestion des identités et des droits d'accès mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'État constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi. Un système de journalisation enregistre pour une durée de cinq ans les informations quant à l'accès à la prédite banque de données.

L'ensemble des données collectées et traitées sont conservées pour une durée de dix années pour la banque de données visée à l'alinéa 3 du présent paragraphe et une durée de sept années pour la banque de données visée à l'alinéa 4 du présent paragraphe, après la mise hors circulation du véhicule routier. »

d) A l'alinéa 4 ancien devenu l'alinéa 8, le chiffre « 4 » et remplacé par le chiffre « 7 » derrière le mot « alinéa ».

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

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

- a) l'échéance de validité est atteinte ;
- b) le document a été déclaré perdu ou retiré par les membres de la Police grand-ducale ou par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises ;
- c) le véhicule routier a été déclaré perdu ou volé ;
- d) le véhicule routier a été déclaré détruit ou hors usage ;
- e) le véhicule routier est immatriculé au nom d'un nouveau titulaire de certificat d'immatriculation ;
- f) le véhicule routier a été modifié ou transformé en violation d'une des modalités prévues au paragraphe 4 ;
- g) pour un véhicule routier soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;
- h) pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;

- i) pour un véhicule routier soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;
- j) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation n'a plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg depuis plus de 6 mois ;
- k) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation dont le véhicule routier doit être présenté à un contrôle technique supplémentaire conformément à l'article 4*bis*, paragraphe 3 ne dispose plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg.

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

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

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

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

1° Le paragraphe 1^{er} est modifié comme suit :

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

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

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
 - a) les camionnettes ;
 - b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg ;
 - c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris la place du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances ;
 - d) les remorques destinées au transport de personnes.
2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première

mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et, pour les véhicules suivants :

- a) les autobus et les autocars ;
 - b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques ;
 - c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3 500 kg.
3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
- a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h ;
 - b) les véhicules historiques ;
 - c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.
4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2 et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an. »

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

« Tout contrôle technique réalisé avant le premier contrôle technique périodique obligatoire est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique qui ne pourra couvrir que la période jusqu'au premier contrôle

technique périodique obligatoire telle que définie à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. »

c) L'alinéa 5 ancien, devenu l'alinéa 6, est remplacé par le libellé suivant :

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

d) L'alinéa 6 ancien, devenu l'alinéa 7, est remplacé par le libellé suivant :

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

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

2° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

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

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

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

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

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

- a) d'un an, pour les véhicules repris au paragraphe 1^{er}, alinéa 4 sous 1 et 2 ;
- b) de deux ans, pour les véhicules repris au paragraphe 1^{er}, alinéa 4 sous 3 ;
- c) de deux ans pour le contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite au premier contrôle technique périodique, sans pour autant dépasser une durée de 6 ans à compter de la première mise en circulation du véhicule routier, et d'une validité d'un an pour chaque contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite à un contrôle technique périodique ultérieur, pour les véhicules repris au paragraphe 1^{er}, alinéa 4 sous 4. »

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

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

d) À l'alinéa 8 ancien, devenu l'alinéa 9, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

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

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

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

Art. 6. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

1° L'alinéa 1^{er} est modifié comme suit :

a) Les termes « , point 1 et points 3 à 11 » sont insérés après les termes « à l'article 3 ».

b) Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1 000 ».

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

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) À la phrase liminaire, le nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2 000 ».

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

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

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

c) La lettre o) est remplacée par le libellé suivant :

« o) -inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation, à la tenue en main ou à la manipulation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran par le conducteur d'un véhicule qui n'est pas en stationnement ou en parcage ;

-inobservation des prescriptions relatives à l'usage des fonctions de communication vocale, d'audition, d'aide à la conduite ou à la navigation d'un appareil électronique mobile doté d'un écran qui n'est pas commandé par le système mains libres intégré du véhicule ou qui n'est pas fixé au véhicule dans un support spécialement conçu à cette fin ; »

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

« p) inobservation des prescriptions relatives à l'intégration dans le casque ou à la fixation au casque d'un équipement de communication ;

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

r) la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la masse maximale autorisée dépasse 4 250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur d'un véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier, la mise en circulation du véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers. »

Art. 7. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit :

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

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

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

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

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

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

Art. 8. L'article 10*bis* de la même loi est abrogé.

Art. 9. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

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

Une autorisation spéciale peut être retirée ou suspendue par le ministre sur avis motivé précité, lorsque le titulaire de l'autorisation spéciale n'a pas respecté les conditions qui figurent sur l'autorisation, lorsqu'il a fourni des informations incorrectes en vue de l'établissement de l'autorisation ou lorsqu'il a commis une contravention grave au sens de l'article 7, paragraphe 2, de la présente loi. »

Art. 10. L'article 12 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

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

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

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

- a) reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
- b) est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
- c) est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur,
- d) présente des signes manifestes d'influence, d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique,

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

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

« 13. Tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, manifestant un comportement caractéristique résultant de la consommation excessive de substances médicamenteuses, est astreint à subir une prise de sang et d'urine à l'effet de déterminer si elle se trouve sous l'emprise de telles substances. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est doublée.

Le résultat de la prise de sang fait foi.

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

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

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

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

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

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

Art. 11. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le point 12, alinéa 3, est remplacé par les deux alinéas suivants :

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

La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau le délit spécifié à l'alinéa 2 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef de ce même délit est devenue irrévocable. »

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

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

Art. 12. À l'article 14, alinéa 2 de la même loi, les termes « les articles 42 et 43 » sont remplacés par les termes « l'article 31 ».

Art. 13. À l'article 14*bis* de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

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

Art. 14. À l'article 16, alinéa 2 de la même loi, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant :

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

Art. 15. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est modifié comme suit :

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

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

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

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

« 4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent du poids total maximum autorisé ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler. Sans préjudice de l'article 4*bis*, paragraphe 4, alinéa 3, point 2, il en est de même en cas de défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation ou en cas de modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement. »

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

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

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

« Cependant, dans l'hypothèse de l'alinéa précédent 3, le propriétaire, le détenteur d'un véhicule routier ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier peut, en vue de retirer son véhicule d'une fourrière, exercer les recours prévus à l'article 14 en cas de saisie d'un véhicule ou d'interdiction de conduire prononcées par ordonnance d'un juge d'instruction. »

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

« *Paragraphe 6*

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 16. À l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, les termes « pour cent » sont insérés derrière le nombre « 30 ».

Art. 17. À l'article 3, point 3 de la même loi, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

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

Art. 18. À l'article 7, paragraphe 1^{er} de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

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

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

Art. 19. L'article 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, le point 2 est remplacé par le libellé suivant :

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

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

« (2) Au sens de la présente loi, on entend par « donnée », toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1° 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. 20. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} est modifié comme suit :

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

« Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1 de l'article 14*bis* de la loi précitée du 14 février 1955, la personne figurant, au moment de l'infraction,

comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur sur le certificat d'immatriculation prévu par la loi précitée du 14 février 1955, du véhicule à l'aide duquel une infraction à la législation routière énumérée à l'article 2, paragraphe 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. »

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

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

Art. 21. L'article 7bis de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

« Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites à l'adresse figurant au registre national des personnes physiques prévu par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que titulaire, détenteur ou propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale titulaire du certificat d'immatriculation, détenteur ou propriétaire du véhicule, ces informations sont valablement faites à l'adresse figurant au répertoire général des personnes physiques et morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales. »

Art. 22. À l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

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

Art. 23. À l'article 12 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, point 2°, du Code pénal. »

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

Art. 24. À l'article 1^{er} de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la lettre l), troisième tiret, est modifiée comme suit :

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

Art. 25. À l'article 2, paragraphe 1^{er} de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant :

« L'obligation de contracter l'assurance incombe soit au futur titulaire du certificat d'immatriculation soit au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé en vertu des dispositions de l'article 4, paragraphe 2, de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. »

Art. 26. À l'article 5 de la même loi, le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

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

Art. 27. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit :

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

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

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

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

Art. 28. À l'article 12 de la même loi, le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à l'article 4, paragraphe 2, de la loi précitée du 14 février 1955, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955 par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA », agissant pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions conformément à l'article 4, paragraphe 7, de la loi précitée du 14 février 1955. »

Art. 29. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1^{er}, les termes « de transfert de propriété du véhicule » sont remplacés par les termes « changement de titulaire du certificat d'immatriculation » et les termes « le seul effet de ce transfert » sont remplacés par les termes « ce changement ».

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

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

Art. 30. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

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

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

« Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée à l'alinéa 1^{er}, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur du véhicule ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire de la banque de données nationale des véhicules routiers et peuvent être transmises au Fonds par le biais d'un système informatique, sur base du numéro d'identification et du numéro d'immatriculation du véhicule le cas échéant. »

Art. 31. À l'article 23 de la même loi, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

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

Art. 32. À l'article 27 de la même loi, les termes « à l'article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les termes « aux articles 303 et 305 de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances ».

Art. 33. À l'article 28 de la même loi, le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« 1. Le propriétaire, le détenteur du véhicule ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10°000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

Art. 34. À l'article 29 de la même loi, les termes « concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont remplacés par le mot « précité ».

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

« Art. 31. La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1^{er} lettre e). L'attestation de couverture d'assurance est communiquée par voie électronique sécurisée par l'entreprise d'assurances autorisée qui a conclu le contrat d'assurance à la SNCA, et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4 paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955.

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, ou a été suspendu ou interrompu, l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation par voie électronique sécurisée et l'information est enregistrée dans la banque de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers visée à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955 par la SNCA. À défaut d'un contrat en vigueur ou d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Les spécifications relatives à la communication précitée ainsi que les données techniques échangées sont arrêtées par règlement grand-ducal. »

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

Art. 36. À l'article 4 de la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est remplacé par le libellé suivant :

« Pour l'application de la présente loi, les points de contact nationaux des autres Etats membres de l'Union européenne, et des pays tiers participants, sont autorisés à accéder au fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires, détenteurs ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, et à y effectuer des requêtes automatisées en temps réel et par lots concernant :

- a) les données relatives aux véhicules ;
- b) les données relatives aux propriétaires, détenteurs des véhicules routiers ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule routier. »

Art. 37. À l'article 5 de la même loi, l'alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

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

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

« Art. 6. Données à caractère personnel ».

Chapitre 6 – Modification de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Art. 39. L'article 1^{er}, lettre a), de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, est remplacé par le texte suivant :

« a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier, d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges, ainsi que les demandes en réservation ou en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ; »

Art. 40. L'article 3 de la même loi est complété par les alinéas suivants :

« Aucune taxe relative à la demande en obtention d'un certificat d'immatriculation et le cas échéant en réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé visés à l'art. 1^{er} sub a) n'est perçue à charge du conjoint survivant en cas de transcription à son nom du véhicule dont il a hérité.

Aucune taxe n'est perçue pour la demande en obtention d'un double du certificat d'immatriculation visé à l'article 1^{er} en cas de vol de ce dernier, attesté par une déclaration de vol établie par un membre de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation. »

Chapitre 7 – Modification de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

« **Art. 41.** L'article 2, alinéa 1^{er}, de la loi du 11 février 2022 portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées est modifié comme suit :

1° À la première phrase, les termes « instituée en vertu de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques » sont insérés après les termes « commission médicale. »

2° La deuxième phrase est supprimée ».

Luxembourg, le 17 juillet 2023

La Présidente-Rapporteuse,
Chantal GARY