



Commission du Développement durable

Procès-verbal de la réunion du 10 avril 2013

Ordre du jour :

1. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) 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
- Rapporteur: Madame Marie-Josée Frank
- Continuation de l'examen des articles du projet de loi et de l'avis du Conseil d'Etat
2. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West
- Rapporteur: Monsieur Fernand Boden
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. Examen des documents européens suivants:

COM(2013) 102: Proposition de DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL modifiant les directives 92/58/CEE, 92/85/CEE, 94/33/CE, 98/24/CE du Conseil et la directive 2004/37/CE du Parlement européen et du Conseil afin de les aligner sur le règlement (CE) n°1272/2008 relatif à la classification, à l'étiquetage et à l'emballage des substances et des mélanges

Le dossier précité relève du contrôle du principe de subsidiarité. Le délai de subsidiarité a débuté le 27 février 2013 et prendra fin le 24 avril 2013.

COM (2013) 111: RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur les progrès accomplis dans la mise en œuvre du règlement (CE) n°166/2006 concernant la création d'un registre européen des rejets et des transferts de polluants (PRTR européen)

COM(2013) 121: COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL sur l'utilisation des ressources financières destinées au déclassement des installations nucléaires, et à la gestion du combustible usé et des déchets radioactifs

COM(2013) 123: LIVRE VERT sur une stratégie européenne en matière de déchets plastiques dans l'environnement
4. Divers

*

Présents : M. Eugène Berger, M. Fernand Boden, M. Lucien Clement, M. Fernand Etgen, Mme Marie-Josée Frank, M. Camille Gira, M. Ali Kaes, Mme Lydia Mutsch, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Roland Schreiner

M. Claude Franck, M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, M. Jeannot Poeker, M. Guy Staus, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Caroline Guezennec, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. François Bausch, Mme Anne Brasseur, M. Georges Engel, Mme Josée Lorsché, M. Gilles Roth, M. Ben Scheuer, M. Serge Urbany

*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

*

1. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) 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

Avant de poursuivre l'examen des articles, les membres de la Commission reviennent à différents points restés en suspens à la suite de la réunion du 18 mars 2013. Il s'agit notamment des points suivants :

Durée réelle de récupération d'un permis (suite à un retrait immédiat) :

Le Ministre s'était engagé à vérifier les modalités exactes de la procédure de récupération d'un permis retiré.

La représentante du Ministère présente le déroulement de cette procédure :

Au constat de l'infraction, la Police dresse un procès-verbal, retire le permis et transmet le dossier au parquet. Au cas où le substitut décide de ne pas transmettre le dossier à un juge d'instruction, le service compétent du parquet renvoie le permis, par lettre simple, à son propriétaire.

La loi a fixé la durée de cette procédure à 8 jours ouvrables.

Les membres de la Commission espèrent que cette durée est respectée dans la pratique.

Amendement 1 (portant sur le paragraphe (2) de l'article 2) :

La Commission avait décidé d'amender le paragraphe 2 de l'article 2, mais le Ministère avait été chargé de vérifier si l'expression « communauté domestique » utilisée au point b) était adéquate.

Les représentants du Ministère informent les membres de la Commission qu'il serait plus approprié de compléter le texte amendé en y ajoutant les termes « son enfant ou » devant les termes « l'enfant qui vit en communauté domestique ».

L'article 2 aura dès lors la teneur suivante (comporte les [amendements 1 et 2](#)) :

Art. 2. – L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :

(1) La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er est remplacée par le libellé suivant :

« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après « le ministre », ~~ou son délégué~~ délivre les permis de conduire civils ; il peut refuser leur octroi, restreindre leur validité, les suspendre et les retirer, refuser leur restitution, leur renouvellement ou leur transcription et même refuser l'admission aux épreuves si l'intéressé : »

(2) Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1^{er}, avec la teneur suivante :

« Dans les mêmes conditions, le ~~ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué~~ peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle**

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. » »

(3) L'alinéa premier du paragraphe 5 est **remplacé** ~~complété in fine~~ par **le libellé** la phrase suivante :

« Exception faite pour les véhicules de l'Armée, les certificats d'immatriculation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers ou aux véhicules routiers mis en circulation sous le couvert d'un signe distinctif particulier ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation, sont délivrés et retirés par le ministre. Les conditions pour la délivrance, l'utilisation et le retrait des plaques rouges et des documents afférents sont déterminées par règlement grand-ducal. »

(4) Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme « taxe sur les véhicules automoteurs » est remplacé par « taxe sur les véhicules routiers ».

Examen des articles :

Article 3

Le présent article a comme objet de modifier le paragraphe 2 de l'article 2bis, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du

permis à points. Il est proposé d'adapter le barème des infractions en augmentant le nombre de points à retirer pour les infractions ayant un grand impact sur la sécurité routière, d'une part, et de le compléter par des nouvelles infractions dont les effets négatifs sur la conduite en toute sécurité ne restent plus à démontrer, d'autre part.

Le barème est par ailleurs complété par quatre nouvelles infractions.

Remarques générales du Conseil d'Etat :

Dans son avis, le Conseil d'Etat constate que les auteurs du projet de loi projettent de modifier le tableau des infractions routières qui, selon le dispositif légal en place, sont susceptibles de donner lieu à un retrait de points dans le cadre du permis à points retirés en cas d'ivresse ou d'influence d'alcool, voire de consommation de drogues ou de prise excessive de médicaments, en cas de délit de grande vitesse, ainsi qu'en l'absence de port de la ceinture ou du casque de protection.

Alors qu'il s'agit de la première modification en substance de la législation sur le permis à points après les adaptations ponctuelles introduites par la loi du 18 septembre 2007, le Conseil d'Etat indique qu'il aurait été intéressant de connaître le bilan de ce nouveau régime de sanction visant en particulier les conducteurs multirécidivistes.

En l'absence d'un argumentaire plus étoffé, étayé par une analyse plus poussée des données chiffrées sur l'application du système indigène du permis à points, le Conseil d'Etat ne se voit pas en mesure d'apprécier le bien-fondé de la démarche lui soumise.

Il rappelle que le système en place répond à une logique conceptuelle claire et cohérente. Actuellement, une seule infraction, l'homicide involontaire commis en matière de circulation routière, est sanctionnée par un retrait de 6 points. Les condamnations pour les autres délits en matière de circulation emportent un retrait de 4 points. Les contraventions graves retenues dans une décision judiciaire ou ayant fait l'objet d'un avertissement taxé font perdre 2 points. Enfin, le défaut de porter la ceinture de sécurité ou le casque de protection se solde par la perte d'un point.

Selon le Conseil d'Etat, il est à craindre que l'approche préconisée par les auteurs du projet de loi ne rompe avec ce concept et ne détruise pour partie la logique inhérente au régime légal actuel, sans que les auteurs livrent pour autant les motifs justifiant leur démarche et sans que les modifications laissent transparaître une nouvelle logique compréhensible pour l'usager de la route.

Le Conseil d'Etat croit pouvoir interpréter les modifications projetées comme une tentative de renforcer le caractère dissuasif du permis à points notamment en relation avec des infractions caractérisées soit par leur intervention fréquente, soit par la gravité de leurs conséquences relevées par l'accidentologie. Or, il rappelle que c'est moins le caractère de la peine susceptible d'être encourue que le risque d'être trouvé en faute qui exerce l'effet dissuasif recherché. Aussi l'intensification des contrôles routiers sous forme d'une présence spatiale et temporelle ciblée des unités de la police de la route devrait-elle avoir la priorité dans la lutte contre l'insécurité routière.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat déplore ne pas disposer des données statistiques utiles pour pouvoir évaluer le taux des hypothèses faisant perdre des points pour deux ou plusieurs infractions constatées en une seule fois. En effet, les dispositions de l'alinéa 5 du paragraphe 1er de l'article 2bis de la loi de 1955 limitent à respectivement 6 et 8 le nombre de points qu'un contrevenant peut perdre en une seule fois.

Dans les conditions données, le Conseil d'Etat recommande vivement de maintenir un système de retrait des points où toute condamnation pour un délit routier entraîne la perte de 4 points, les contraventions graves continuant par ailleurs à être sanctionnées par la perte de 2 points.

Afin de respecter la logique dont fait état le Conseil d'Etat, la commission parlementaire propose d'amender l'article 3 afin de prévoir les réductions de points suivantes (amendement 3a):

- Contravention : 0 ou 1 point
- Contravention grave : 0, 2 ou 3 points
- Délit : 0, 4 ou 6 points.

Cette modification entraîne une réorganisation des rubriques du tableau de l'article III.

La rubrique 4 devient la rubrique 9.

La rubrique 5 devient la rubrique 4.

La rubrique 6 devient la rubrique 5.

La rubrique 7 devient la rubrique 6.

La rubrique 8 devient la rubrique 7.

La rubrique 9 devient la rubrique 8.

Ces nouvelles réductions de points entreront en vigueur au 1^{er} janvier 2014. Il est précisé au paragraphe (3) du présent article que ces dispositions n'auront d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1^{er} janvier 2014. (voir amendement 3d ci-dessous).

Examen des rubriques du tableau de l'article 3:

Selon le Conseil d'Etat, les auteurs manquent, en outre, d'expliquer pourquoi ils entendent affecter d'une perte de 4 points la contravention grave inscrite à la rubrique 4 (rubrique 9 dans la proposition amendée) du nouveau tableau. Ou bien, le fait de rouler à une vitesse de plus de 50% supérieure aux limites réglementaires applicables est considéré comme délit, et alors la perte de 4 points répond à la logique retenue par ailleurs en la matière. Ou bien, cette infraction est considérée comme contravention grave, conformément à la proposition de modification afférente de l'article 7 de la loi de 1955 (cf. article VIII du projet de loi), et alors le nombre de points à retirer devrait en toute conséquence se limiter à 2.

Comme indiqué plus haut, la concordance du système pénal applicable en matière de circulation routière exige que le niveau des peines pénales et le nombre de points perdus restent en phase et s'appliquent de façon cohérente à l'ensemble des délits et des contraventions graves.

Le Conseil d'Etat constate que les rubriques 10, 11 et 12 ayant trait à des contraventions en matière d'alcool au volant innovent par rapport aux dispositions actuelles. En effet, le tableau en vigueur distingue en ses rubriques 8 et 9 les infractions déterminées à l'article 12 de la loi de 1955 ayant trait à la lutte contre l'alcool au volant. Les délits sont sanctionnés par une perte de 4 points et les contraventions graves par une perte de 2 points.

Le projet de loi entend ne rien changer au libellé de la rubrique 8 relative aux délits et reprise comme rubrique 2 au nouveau tableau, mais de l'assortir d'une perte de 6 points. Le Conseil d'Etat rappelle ses critiques quant au changement projeté de la pondération en question.

Quant aux contraventions graves, le libellé de la rubrique 9 du tableau actuel est modifié, de toute apparence, pour tenir compte des changements que la loi du 18 septembre 2007 a apportés à l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955. Les infractions prévues aux points 4, 5 et 6 de ce paragraphe sont qualifiées de contraventions graves. C'est dire que constituent des contraventions graves les alcoolémies d'au moins 0,5 g et inférieures à 1,2 g ainsi que, si ce taux n'est pas atteint, la présence de signes manifestes d'influence d'alcool. Il en est de même des personnes mentionnées au point 6 si l'alcoolémie constatée atteint 0,2 g.

De l'avis du Conseil d'Etat, il y a lieu de ne pas non plus rompre avec la logique du tableau actuel dans le contexte sous examen et de fixer de façon générale à 2 le nombre de points perdus intervenant en relation avec des contraventions graves.

En tout état de cause, le Conseil d'Etat marque ses plus vives réticences face à l'intention de retenir un retrait de 4 points pour certaines contraventions graves. Si une infraction, qualifiée de contravention grave ou de contravention, mérite pour des considérations de lutte contre l'insécurité routière le retrait d'un nombre plus important de points, il ne sera que logique d'en changer la qualification en vue d'en faire un délit et d'en adapter en conséquence les peines pénales.

Le Conseil d'Etat recommande encore en relation avec le libellé des rubriques 2, 10, 11 et 12 d'écrire, à l'instar du texte retenu par ailleurs, « propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal » pour rester en phase avec la rédaction de l'article 12.

La Commission décide de suivre, en partie, cette recommandation en ajoutant à la rubrique 2 le terme « détenteur ou gardien », aux rubriques 10, 11 et 12 celui de « gardien ». Le terme de « détenteur ou gardien...d'un animal » n'est pas retenu puisqu'un cavalier, par exemple, n'a pas besoin de permis de conduire pour circuler sur la voie publique et ne peut donc pas perdre de point(s) en cas d'infraction. Le texte du Conseil d'Etat n'étant pas suivi entièrement, cette modification constitue un amendement ([amendement 3b](#))

Le rapporteur est prié de compléter son rapport par les définitions du détenteur et du gardien d'un véhicule :

Détenteur du véhicule

Selon l'article 2 du Code de la Route (arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques), le détenteur d'un véhicule routier est défini comme « *toute personne physique ou morale autre que le propriétaire d'un véhicule routier dont les qualités sont inscrites, selon le cas, sur le certificat d'immatriculation ou sur le certificat d'identification.* »

Gardien du véhicule

Personne ayant le pouvoir de fait sur le véhicule c.à.d. personne qui exerce le pouvoir de contrôle et de direction sur le véhicule utilisé pour commettre l'infraction.

Selon le Conseil d'Etat, le libellé des trois rubriques 10, 11 et 12 pourrait être simplifié en remplaçant le texte en question par le libellé suivant:

« ..) Le fait de commettre comme conducteur ou comme propriétaire, détenteur ou gardien d'un véhicule ou d'un animal l'une des contraventions graves prévues à l'article 12 2 points »

La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat alors que le nombre de points à retirer varie entre 3 et 2 points en fonction de la gravité de la contravention grave.

Dans la mesure où le Conseil d'Etat est suivi quant à ses observations à l'endroit de la rubrique 4 du tableau, il n'est pas nécessaire de changer le libellé de la rubrique 10 du tableau. Pour rester dans la « logique » du Conseil d'Etat et ne pas sanctionner par un retrait de 4 points une infraction autre qu'un délit, le nombre de points à retirer pour les contraventions graves prévues aux rubriques 4 et 10 (9 et 10 dans la proposition amendée) est fixé à 3 points.

Le Conseil d'Etat constate que l'exposé des motifs et le commentaire des articles III et VIII restent muets sur les raisons qui justifieraient de faire des infractions reprises aux rubriques 19 et 20 du nouveau tableau des infractions routières censées faire perdre des points. Ni quant à l'inobservation du signal C, 1a, ni quant à l'inobservation de respecter un intervalle minimal par rapport au conducteur devantant, le Conseil d'Etat n'est à même d'apprécier le bien-fondé de qualifier désormais ces infractions de contraventions graves. Il reste réservé quant à l'opportunité d'allonger le relevé des infractions donnant lieu à une perte de points, s'il n'est pas établi que les infractions considérées interviennent plus que proportionnellement dans la genèse des accidents de la route, ou sont responsables d'accidents graves. Il donne encore à considérer que, dans le premier des cas, ce seront de toute vraisemblance en particulier les cyclistes qui contreviennent à l'interdiction d'accès signifiée pour le signal C, 1a. En ce qui concerne le deuxième cas, il hésite à suivre les auteurs du projet de loi alors qu'il craint qu'en pratique il ne soit extrêmement difficile pour les instances chargées du contrôle routier ainsi que pour les autorités judiciaires de relever l'infraction, voire de condamner l'auteur. Il estime encore qu'il faudra désigner comme seul responsable de la non-observation de l'intervalle le conducteur qui suit, alors que le libellé proposé conduit à incriminer tant le conducteur qui devance que celui qui suit. Le terme « inter véhiculaire » est inconnu des dictionnaires. Enfin, le texte ne permet pas de dire s'il s'agit de la distance latérale entre deux véhicules ou de celle entre deux véhicules qui se suivent.

Quant à la rubrique 19, les représentants du ministère expliquent que la Police grand-ducale avait proposé le retrait de 2 points sur cette infraction vu sa gravité en cas de non-respect, mais également pour des raisons de cohérence. En effet, à part les infractions sur le stationnement, la grande majorité des infractions concernant le non-respect de signaux est sanctionnée par une amende de 74 euros. Les quelques articles sanctionnés par une amende de 145 euros engendrent également un retrait de 2 points, sauf l'inobservation du signal « accès interdit ».

En ce qui concerne la rubrique 20, les représentants du ministère indiquent qu'en l'absence d'un appareil permettant de constater l'inobservation de la distance de sécurité, la Police grand-ducale partage l'avis du Conseil d'Etat et qu'elle n'est donc pas demanderesse de cette modification législative à l'heure actuelle tout en sachant qu'il existe bel et bien sur le marché des appareils permettant le constat de telles infractions. Le Ministre explique cependant qu'au cours de différentes entrevues entre son ministère et les représentants de plusieurs associations (sécurité routière, victimes de la route), ces derniers ont insisté sur l'utilité de l'introduction de cette infraction parmi celles donnant lieu à une réduction de points. Une telle mesure est d'ailleurs déjà d'application en France et en Allemagne. Il est encore rappelé que l'infraction en tant que telle apparaît déjà dans la version actuelle du Code de la route.

Même si le terme « intervéhiculaire » est inconnu des dictionnaires, les membres de la commission parlementaire le jugent tout à fait compréhensible.

Faute d'argumentaire dans l'exposé des motifs et le commentaire des articles, le Conseil d'Etat omet de se prononcer sur la nouvelle qualification comme contravention grave du défaut de porter la ceinture de sécurité ou le casque de protection (rubrique 24).

La rubrique 25 est elle aussi nouvellement introduite dans le tableau des infractions susceptibles de donner lieu à un retrait de points. Ici encore, le Conseil d'Etat aurait souhaité une motivation un peu plus explicite quant au bien-fondé de la démarche proposée par les auteurs. Il se demande pourquoi les auteurs ont opté pour intégrer le libellé de trois infractions certes voisines, mais néanmoins différentes sous une même rubrique, contrairement à l'approche des autres infractions reprises dans le tableau. Il recommande enfin de limiter le libellé figurant *in fine* du troisième tiret au texte suivant: «... pendant la communication».

Les représentants du ministère indiquent que, selon la Police grand-ducale, la croissance exponentielle et généralisée de l'utilisation des téléphones mobiles au volant engendre une distraction du conducteur entraînant une augmentation incontestable du risque d'accident. Le fait de décerner un avertissement taxé de 74 euros à lui seul n'entraîne pas l'effet dissuasif souhaité de sorte que le retrait complémentaire d'un point constitue certainement un effet dissuasif supplémentaire. Le regroupement de trois infractions au sein d'une seule rubrique a eu lieu sur recommandation du parquet. Ces infractions figurent déjà en tant que telles dans le catalogue des avertissements taxés.

Il est encore précisé qu'en France, l'usage de distracteurs est désormais plus sévèrement réprimé. En effet, l'utilisation du téléphone portable est considérée comme étant la quatrième cause d'accident mortel après la vitesse excessive, la conduite sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants et le non-respect des règles de priorité. Par conséquent le décret du 5 janvier 2012 a marqué un renforcement des sanctions en cas d'infractions routières concernant entre autres l'usage d'un téléphone tenu à la main (L'amende passe de 35 à 135 euros et le retrait de deux à trois points sur le permis de conduire). Cette initiative des homologues français est l'une des raisons parmi d'autres pour lesquelles la Police grand-ducale a soutenu le Ministère dans ces démarches.

Au vu de ces arguments, la commission parlementaire décide de maintenir le texte de la rubrique 25 dans sa version initiale.

Finalement, la commission parlementaire propose encore d'amender l'article 3 afin de réduire le délai de récupération pour obtenir la reconstitution totale du capital de points (amendement 3c). Actuellement, ce délai est de trois ans sans infraction. Alors que le système français du permis à points est généralement plus sévère que le système luxembourgeois actuellement applicable, le Code de la Route français prévoit une modulation du délai légal en fonction de la gravité de l'infraction commise allant de 3 ans à 6 mois.

Dans ces conditions, il est proposé de réduire le délai actuel de 3 à 2 ans, tout en prévoyant qu'en présence d'une infraction donnant lieu à la perte d'au moins 3 points, le titulaire du permis de conduire qui n'a pas commis, dans cet intervalle, une nouvelle infraction ayant donné lieu à un nouveau retrait de points, récupérera les points perdus au terme du délai de 3 ans à compter de la condamnation définitive voire du paiement de l'avertissement taxé.

Cette mesure plus favorable serait applicable aux infractions commises après l'entrée en vigueur des dispositions du présent article, ainsi qu'aux infractions plus anciennes qui n'ont pas encore abouti à une condamnation définitive ou du paiement de l'avertissement taxé.

Le paragraphe (3) nouveau fixe la date d'entrée en vigueur des mesures prévues aux paragraphes (1) et (2) de l'article 3. ([amendement 3d](#))

Au vu de ces 4 amendements, l'article 3 prendrait la teneur suivante :

Art. 3.- ~~Le premier alinéa du paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant~~

~~Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:~~

(1) Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Les infractions énumérées ci-après donnent lieu aux réductions de points indiquées:

- 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, ~~ou~~ propriétaire, détenteur ou gardien 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 11bis : 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) - 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 au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,
- le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un 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 ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une 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) 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 ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers : 4 points
- 9) 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- **3** points
- 10) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un 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- **3** points
- 11) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un 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 à l'alinéa 6. 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
- 12) la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, ~~ou~~ détenteur ou gardien, la conduite d'un 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 à l'alinéa 6. 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

- 13) *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 9) ci-avant : 2 points*
- 14) *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 ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés : 2 points*
- 15) *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*
- 16) *l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité : 2 points*
- 17) *l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit : 2 points*
- 18) *l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs : 2 points*
- 19) *l'inobservation d'un signal C, 1a : 2 points*
- 20) *l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération : 2 points*
- 21) *la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable : 2 points*
- 22) *le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, ~~des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation : 2 points*
- 23) *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*
- 24) *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*
- 25) *- l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection*
 - le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement*
 - l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication : 1 point »*

(2) Les deux premiers alinéas du paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont remplacés par le libellé suivant :

« Si pendant un délai de deux ans consécutifs, l'intéressé n'a plus commis de nouvelle infraction parmi celles mentionnées au paragraphe 2, il a droit à la reconstitution du nombre intégral de 12 points. L'intéressé en est informé par écrit.

Toutefois, le délai de deux ans dont question à l'alinéa précédent est porté à trois ans si l'une des infractions ayant donné lieu à une réduction de points a entraîné une réduction d'au moins trois points.

Ces délais prennent cours à la date où, soit la dernière condamnation pour l'une desdites infractions est devenue irrévocable, soit l'intéressé s'est acquitté du dernier avertissement taxé pour l'une de ces infractions. »

(3) Le présent article 3 entre en vigueur le 1^{er} janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les condamnations devenues irrévocables ainsi que pour les avertissements taxés payés pour des infractions commises à partir du 1^{er} janvier 2014.

Les dispositions du paragraphe (2) s'appliquent également aux infractions commises avant le 1^{er} janvier 2014 pour lesquelles la condamnation irrévocable ou le paiement de l'avertissement taxé n'est pas intervenu à cette date.

*

En fin d'examen des modifications qu'il est prévu d'apporter à l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955 et au régime légal du permis à points, le Conseil d'Etat attire encore l'attention de la Chambre des députés sur l'arrêt prononcé le 6 octobre 2011 par la Cour européenne des droits de l'Homme (affaire *Wagner c/ Luxembourg*). Dans cet arrêt, la Cour a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, empêchant ainsi le propriétaire d'un véhicule, dont la responsabilité pénale se trouvait engagée au titre d'une ordonnance pénale suite à une surcharge de ce véhicule, de pouvoir contester les faits et de se défendre contre le retrait de points. Le Conseil d'Etat aurait souhaité savoir comment il sera dorénavant fait droit aux exigences de l'article 6 de la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. En effet, pour autant que nécessaire, la modification projetée de l'article 2bis de la loi de 1955 pourrait fournir le cadre pour cette éventuelle mise en conformité.

Les représentants du ministère informent les membres de la commission parlementaire que l'affaire évoquée concerne un employeur ayant perdu des points sur son propre permis de conduire suite à une infraction (surcharge d'un véhicule lui appartenant) commise par l'un de ses employés. La Cour européenne des droits de l'Homme a critiqué l'absence d'information sur le retrait des points dans le cadre de la procédure pénale, cette absence ayant empêché l'employeur d'organiser utilement sa défense.

Il s'avère que, dès le dépôt de la plainte de l'employeur dont question ci-dessus auprès de la Cour européenne des droits de l'Homme, le Parquet a adapté le contenu des courriers adressés aux personnes concernées, de sorte que le premier courrier envoyé en début de procédure (citation ou ordonnance pénale) les informe désormais du risque de la perte de points en cas de condamnation définitive.

La présente information sera insérée dans la lettre d'amendements à communiquer au Conseil d'Etat.

La décision de condamnation pénale ne fait pas référence à la perte de points, alors que cette dernière intervient de plein droit conformément à la loi modifiée du 14 février 1955. Il s'agit en l'espèce d'une « mesure administrative » relevant de la compétence du ministre qui en informe la personne concernée. Selon la jurisprudence bien établie, le principe du *non bis in idem* est respecté et il ne s'agit pas d'une deuxième condamnation pour un même fait.

Le ministère se renseignera auprès du Ministère de la Justice afin de savoir si la Cour européenne des droits de l'Homme a été informée de l'adaptation de la procédure pénale effectuée suite à l'arrêt pris dans l'affaire Wagner. La commission parlementaire souhaite être tenue au courant des résultats de la recherche du ministère.

Article 4

La phrase introductive de l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 est modifiée conformément au commentaire relatif à l'article 1er.

Il y a quelques années d'ici, la notion du „véhicule routier“, qui est la définition communément adoptée pour désigner un véhicule destiné à circuler sur la voie publique, a été introduite de manière générale dans le Code de la Route. Depuis lors, à chaque fois qu'un article du Code de la Route ou de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié, il est profité de l'occasion pour mettre à jour l'article en question, dans le but d'y faire figurer la notion standard „véhicule routier“ partout où cela est indiqué.

- Point 2: Le terme „poids“ est remplacé par le terme „masses“, ceci pour être conforme à la terminologie utilisée dans les directives de l'Union européenne.
- Point 6: La base légale est créée pour permettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser, en plus de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux et de signes d'identification spéciaux pour des usages et services déterminés, pour lesquels une base légale existe déjà aujourd'hui, l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile. Ceci vaut notamment pour les plaques d'immatriculation „historiques“, qui étaient le standard à l'époque où un véhicule a été fabriqué respectivement mis en circulation pour la première fois (p. ex. les plaques où le signe national „L“ était intégré avec le numéro d'immatriculation sur la plaque elle-même). Un autre cas d'exemple est celui où en relation avec une réunion internationale tenue au Luxembourg, les véhicules officiels doivent, notamment pour des raisons de sécurité, être munis de plaques et de numéros spéciaux permettant une identification rapide et non équivoque de ces véhicules et de leurs passagers.
- Point 9: La base légale est créée pour permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg. Les règles d'exécution de cette disposition légale se retrouvent aux dispositions du paragraphe 9. de l'article 92 et du point 2.6. du paragraphe 2. de l'article 94 du projet de règlement grand-ducal modifiant e. a. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Le Conseil d'Etat constate que plutôt que de procéder ponctuellement aux modifications pertinentes, les auteurs ont choisi de remplacer l'article 3 de la loi précitée du 14 février 1955 dans son ensemble. Conformément à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (cf. arrêt 01/98 du 6 mars 1998), il n'est pas permis au législateur de s'écarter de l'article 36 de la Constitution en confiant à une autorité autre que le Grand-Duc l'exécution des lois par voie

réglementaire. Par ailleurs, aux termes de l'article 76, alinéa 2, le Grand-Duc peut dans l'exercice du pouvoir lui attribué par l'article 36 et dans les cas qu'il détermine charger les membres du Gouvernement de prendre des mesures d'exécution. Les dispositions constitutionnelles précitées ne font toutefois pas obstacle à la faculté du législateur de désigner les autorités administratives compétentes pour prendre les mesures individuelles nécessaires à la mise en œuvre des lois et des règlements pris en leur exécution.

Dans les conditions données, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit la phrase introductive de l'article 3, nouvelle version de la loi précitée du 14 février 1955:

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

Le Conseil d'Etat ajoute que dans la mesure où les décisions administratives dont le ministre aura la compétence demanderont un cadre réglementaire en vue de leur application, il appartiendra au Grand-Duc de prendre le ou les règlements grand-ducaux requis sur base de l'article 36 de la Constitution.

La commission parlementaire décide de reprendre le libellé proposé par le Conseil d'Etat.

Au point 4, le Conseil d'Etat propose de reformuler le texte comme suit:

« 4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi ».

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat.

Dans son avis, le Conseil d'Etat déclare ne pas comprendre l'intérêt de modifier le point 6 de l'article 3 actuel. D'une part, il estime que les termes généraux pour fixer la disposition accordent aux autorités administratives la flexibilité de concevoir les signes distinctifs particuliers à utiliser en fonction des besoins changeant d'un cas à un autre. Rien n'empêche le ministre du ressort de prescrire ces signes distinctifs particuliers apposés sur une plaque, qui sert de support, ou apparaissant sous forme de caractères alphanumériques.

Quant aux plaques rouges qui permettent l'identification de véhicules non régulièrement immatriculés, il y aurait, le cas échéant, lieu de préciser à l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 que le ministre ayant les Transports dans ses attributions est l'autorité compétente pour délivrer et retirer les autorisations d'utilisation des plaques rouges.

L'intérêt de créer des signes distinctifs particuliers en vue de « la préservation du patrimoine automobile » laisse le Conseil d'Etat un peu perplexe. En effet, il lui est difficile de s'imaginer que l'effort de conservation et de restauration de modèles anciens de véhicules routiers dépendra de la possibilité de délivrer des signes spéciaux. Dans la mesure où les fervents de la voiture historique entendent recourir à des plaques minéralogiques qui avaient cours à l'époque où leur modèle était commercialisé, le paragraphe 6 de l'article 2 de la loi de 1955 fournit aux yeux du Conseil d'Etat une base légale suffisante pour créer les séries spéciales des numéros minéralogiques souhaités. Quant à l'exemple cité par les auteurs pour motiver leur démarche, le Conseil d'Etat estime que pareille configuration intégrant le numéro d'immatriculation et le signe distinctif national dans un seul et même support n'est pas possible au vu des exigences du chiffre 3 de l'Annexe 3 de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975. Si l'autorisation de ce type de plaque minéralogique était le motif de l'ajout à apporter au point 6 de l'article 3 de la loi de 1955, le Conseil d'Etat devrait refuser la dispense du second vote

constitutionnel au projet de loi pour méconnaissance des exigences de droit international liant le Luxembourg.

La commission décide de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et donc de revenir au libellé du point 6 actuellement en vigueur.

Les points 7 et 8 ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Quant au point 9 nouvellement ajouté, le Conseil d'Etat considère que les auteurs du projet de loi restent en défaut d'expliquer les raisons de cette démarche sauf à se référer aux dispositions réglementaires afférentes qui requièrent une base légale. Le texte proposé s'écarte des dispositions réglementaires caractérisées par une portée clairement cernée. Le Conseil d'Etat se demande si le caractère flou de la terminologie employée cacherait l'intention de l'Administration luxembourgeoise d'ouvrir grandement les portes à des non-résidents souhaitant pour des raisons fiscales ou autres immatriculer leurs véhicules au Luxembourg. La mise en garde de la Chambre de commerce dans son avis du 27 février 2012 semble se fonder sur la même interrogation. Se pose en plus la question d'assurer le suivi administratif, fiscal et technique de véhicules dont le propriétaire ou détenteur ne dispose pas d'attaches au Luxembourg, voire n'y a pas « d'adresse valable ». Dans la mesure où la Chambre des députés serait néanmoins d'accord avec l'ajout de ce point 9, le Conseil d'Etat insiste sur un encadrement légal bien plus précis des hypothèses où un non-résident serait autorisé à immatriculer son véhicule au Luxembourg, conformément à ce que prévoit l'article 95, paragraphe 3, sous le point D) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé Code de la route). Dans cette optique, il pourrait se déclarer d'accord avec le libellé suivant:

« ... l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg. »

La commission parlementaire décide de reprendre le libellé du point 9. proposé par le Conseil d'Etat.

L'article 4 prendra la teneur suivante :

Article 4

L'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

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

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;

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

Article 5

Le présent article vise à remplacer l'article 4 pour tenir compte de l'arrêt du 6 mars 1998 de la Cour Constitutionnelle retenant que les termes de l'article 36 de la Constitution s'opposent à ce qu'une loi attribue l'exécution de ses propres dispositions à une autorité autre que le Grand-Duc et que la fixation des mesures générales d'exécution d'une loi, notamment par voie de règlement ministériel, est dès lors contraire à la Constitution. En conséquence, il est précisé que les matières visées par ledit article font l'objet d'un règlement grand-ducal ce qui, à l'heure actuelle, est déjà le cas.

A cette même occasion, la disposition prévoyant la fixation des prix des leçons des instructeurs de conduite automobile par voie réglementaire est supprimée. Cette disposition est devenue obsolète suite au règlement grand-ducal du 12 mai 2011 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs (libéralisation des tarifs des auto-écoles).

Avant de procéder à l'examen de l'article V, le Conseil d'Etat estime utile de rappeler son avis du 3 juillet 2012 relatif au projet de règlement grand-ducal modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs. Il y avait plus particulièrement critiqué la non-conformité de la base légale fournie par l'article 4 de la loi de 1955 à modifier.

Il constate que c'est à bon escient que les auteurs entendent respecter la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (voir plus particulièrement l'arrêt 01/98 du 6 mars 1998, ainsi que les arrêts 04/98, 05/98 et 06/98 du 18 décembre 1998) ayant conclu à la non-conformité d'une loi qui, en méconnaissance de l'article 36 de la Constitution, a confié à une autorité autre que le Grand-Duc la compétence de prendre les règlements d'exécution. Le fait de renvoyer à un règlement grand-ducal pour prendre les mesures réglementaires énoncées à l'article 4 de la loi de 1955 donne satisfaction sur ce point.

Or, le même article est entaché d'une autre non-conformité à la Constitution en ce qui concerne plus particulièrement le premier élément repris sous le point 2. En vertu de l'article 11(6) de la Constitution, toute restriction apportée au libre exercice d'une activité industrielle, commerciale, artisanale, agricole ou libérale, garanti par la Constitution, ne peut être prévue que par une loi formelle. Toutefois, il est satisfait à la réserve légale si, en vertu de la Cour constitutionnelle, « la loi se borne à tracer les grands principes tout en abandonnant au pouvoir réglementaire la mise en œuvre du détail » (arrêt 15/03 du 3 janvier 2003).

Depuis la révision de l'article 32 de la Constitution, le 19 novembre 2004, les règlements que le Grand-Duc peut prendre dans une matière réservée à la loi doivent répondre aux fins, aux conditions et aux modalités spécifiées par la loi (cf. pouvoir réglementaire d'attribution de l'article 32(3) de la Constitution). Il ne suffit dès lors pas de renvoyer à un règlement grand-ducal pour « [déterminer] les conditions d'admission des instructeurs agréés », mais il appartient à la loi formelle de spécifier les fins, les conditions et les modalités en vue de pouvoir renvoyer à un règlement grand-ducal pour la mise en œuvre de ces principes. Les exigences quant au matériel et aux locaux dont doivent disposer les instructeurs suivent la même logique juridique. Le Conseil d'Etat doit dès lors s'opposer formellement au maintien des dispositions du point 2.

La commission parlementaire décide de faire droit à l'opposition formelle du Conseil d'Etat sur le point 2. qui est supprimé en conséquence. En effet, il est tenu compte des observations formulées par le Conseil d'Etat dans le cadre du projet de loi modifiant la loi modifiée du 14 février 1955 (doc. parl. n° 6493) au sujet duquel le Conseil d'Etat a rendu son avis le 12 mars 2013.

Suite à cette suppression, le point 3. devient le point 2.

Sur un plan purement rédactionnel, le Conseil d'Etat suggère de mettre la phrase introductive à la forme de l'indicatif présent.

La commission parlementaire décide de suivre cette proposition.

Par ailleurs, le Conseil d'Etat propose, à l'instar des règles valant pour nombre d'autres documents utilisés en matière de circulation routière, que le modèle du certificat médical qui doit accompagner en principe les demandes en obtention ou en renouvellement d'un permis de conduire soit déterminé par règlement grand-ducal en ajoutant les termes suivants in fine du point 1:« ... du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire; ».

La commission parlementaire décide de reprendre cette proposition.

Quant au point 4, le Conseil d'Etat estime que les dispositions en question devraient avoir leur place à l'article 4**bis** de la loi de 1955 relatif au régime légal du contrôle technique automobile.

La commission parlementaire donne suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. à l'article 4bis. (cf. article 6 du présent projet de loi)

Conformément à ces modifications proposées par le Conseil d'Etat, l'article 5 sera libellé comme suit :

Article 5

L'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine les matières suivantes :

1. les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que le modèle du certificat médical requis pour l'obtention et le renouvellement du permis de conduire;
2. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories. »

Article 6

Pour donner suite à la proposition du Conseil d'Etat de transférer le point 4. de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 (cf. article 5 du présent projet de loi) à l'article 4bis, la commission parlementaire propose de compléter *in fine* le premier alinéa du paragraphe 1^{er} de l'article 4bis par la phrase suivante :

« Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.»

Cette modification fera l'objet d'un nouveau paragraphe (1) de l'article 6 ([amendement 4](#)). Suite à cet ajout, les paragraphes subséquents sont renumérotés.

Le paragraphe 1. (nouveau paragraphe (2)) de cet article a pour but de parer à l'obligation de modifier la référence lors de tout remaniement éventuel des alinéas précédant les dispositions relatives au contrôle technique périodique.

Au paragraphe 2. (nouveau paragraphe (3)), il est proposé d'ajouter le certificat d'immatriculation aux documents cités au point 4°, alinéa 2 du paragraphe 1^{er} parce qu'il peut arriver, notamment pour des véhicules importés de pays non communautaires, qu'il n'existe ni de procès-verbal de réception ni de certificat de conformité. De tels véhicules sont alors généralement immatriculés sur base d'une „réception à titre isolé“, où, à défaut d'un procès-verbal de réception et d'un certificat de conformité, les spécifications techniques essentielles sont reprises sur le certificat d'immatriculation national, qui doit dès lors aussi figurer dans la liste des documents reprise au point 4 visé.

Le paragraphe 3. (nouveau paragraphe (4)) introduit un nouvel alinéa entre les alinéas trois et quatre du paragraphe 1^{er} afin de créer la base légale pour se conformer aux prescriptions de la Communication interprétative 2007/C68/04 de la Commission européenne concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur originaires d'un autre Etat membre.

Le paragraphe 4 permet d'accorder une exception voire une dispense au principe général que tout véhicule ayant fait l'objet d'une transformation „importante“ doit en principe être soumis à un contrôle technique avant sa remise en circulation, ceci aux fins que l'organisme de contrôle technique puisse vérifier que la transformation en question a été faite selon les règles de l'art et dans le respect des exigences techniques applicables. Il a paru indiqué d'insérer cette règle d'exception au niveau de la loi plutôt qu'au niveau du règlement grand-ducal pour ainsi avoir une base légale sûre et établie si un accident devait malgré tout un jour se produire et qu'une transformation non contrôlée serait retenue comme la cause principale ou accessoire de l'accident en question.

Le paragraphe 5. tient compte du fait qu'il n'est pas possible d'écarter *a priori* l'hypothèse de l'importation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges à partir d'un point de départ situé à une distance dépassant un trajet susceptible d'être effectué en une seule journée (p. ex. origine: pays ibériques). Dans ces conditions il ne suffit pas de dispenser le véhicule du contrôle technique pendant la journée de l'importation, mais il y a lieu d'appliquer cette dispense pendant le trajet d'importation (qui peut, par définition, dépasser une journée).

Les paragraphes 1^{er} et 2 (nouveaux paragraphes (2) et (3)) de l'article sous examen ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Quant au paragraphe 3, (nouveau paragraphe (4)), le Conseil d'Etat rappelle qu'il avait critiqué dans son avis du 17 janvier 2012 relatif au projet qui est devenu le règlement grand-ducal du 23 mai 2012 modifiant (...), le non-respect de la base légale fournie par l'article 4bis de la loi de 1955 en matière de contrôle technique. En effet, ledit règlement grand-ducal anticipe en son article 58 (modification de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités du fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers) sur la modification prévue par les dispositions sous examen.

Quant au fond, le Conseil d'Etat salue l'alignement envisagé de la législation nationale sur les exigences du droit européen et l'abandon de l'exigence d'un passage au contrôle technique valant pour les véhicules qui, après avoir été en circulation dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, sont présentés à l'immatriculation au Luxembourg.

Il estime pourtant que le texte aurait avantage à être précisé tout en en allégeant parallèlement le libellé. Aussi propose-t-il la rédaction suivante pour le nouvel alinéa à insérer au paragraphe 1^{er} de l'article 4bis de la loi de 1955:

« Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe. »

La commission parlementaire décide de reprendre ce libellé du paragraphe 3 (nouveau paragraphe (4)).

En ce qui concerne le paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)) de l'article 6 sous examen, le Conseil d'Etat avoue sa perplexité à la lecture tant de la phrase introductive que des points d) et e) du nouveau texte proposé.

Quant à la phrase introductive, il se demande s'il s'agit d'insérer un nouvel alinéa 6 ou s'il est prévu de remplacer l'alinéa 6 actuel ayant trait au régime légal de la périodicité du contrôle technique? Le Conseil d'Etat ose croire qu'il s'agit du remplacement non pas de l'alinéa 6, mais de l'alinéa 5 du paragraphe 1^{er} de l'article 4bis.

Il comprend la modification projetée des points c) et d) comme obligeant le propriétaire ou détenteur de soumettre son véhicule au contrôle technique avant de remettre celui-ci en circulation après une transformation technique substantielle telle que décrite sous le point b). Or, en vertu des points d) et e), ce contrôle ne serait-il pas exigé si la transformation a été effectuée selon les règles de l'art par un atelier de transformation légalement établi ou si la transformation est documentée par l'attestation de transformation prévue au point e)? Le Conseil d'Etat estime que, selon toute logique, les exigences desdits points d) et e) devraient valoir pour toute transformation, qu'elle soit ou non suivie par un contrôle technique obligatoire. En outre, il se demande ce qu'il faut entendre par un expert-technicien, alors que la qualification requise pour procéder à la transformation d'un véhicule lui semble résulter à suffisance de l'exigence d'un travail effectué « selon les règles de l'art » par un atelier légalement établi dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen. Il doute par ailleurs de la pertinence de la condition imposée à ces ateliers de devoir justifier d'une « autorisation de commerce pour procéder à des réparations ou à des transformations de

véhicules routiers », alors que les auteurs omettent d'établir que le régime des autorisations de commerce tel que prévu par la législation nationale a son pendant dans tous les autres Etats visés par le texte sous examen.

L'application de la disposition du point c) avec celle du point a) pose un problème de concordance. En effet, un véhicule changeant de propriétaire ou de détenteur ne doit pas être présenté au contrôle technique de sorte que le nouveau propriétaire peut hériter de la part du vendeur d'un certificat en cours de validité couvrant le véhicule acheté. Dans l'hypothèse où le véhicule a subi une transformation, le contrôle technique serait obligatoire en vertu du point c), tandis que le point a) en dispenserait son nouveau propriétaire ou détenteur.

Le Conseil d'Etat se demande encore en relation avec le point b) s'il ne serait pas requis d'aligner le texte proposé au libellé prévu sous paragraphe 2 en mentionnant encore, à côté du certificat d'immatriculation le procès-verbal de réception et le certificat de conformité.

Enfin, il estime qu'au point a) la précision que le certificat de contrôle concerné doit avoir une durée de validité au moins égale à six semaines est superflue alors que le système de convocation en place comporte de tout évidence les automatismes utiles pour que le véhicule soit présenté a contrôle technique avant l'échéance du certificat qui le couvre au même de sa transformation technique.

Dans les conditions précitées, le Conseil d'Etat propose de réserver rédaction suivante au paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)):

« ~~(4)~~ (5) L'alinéa 5 du paragraphe 1er est remplacé par deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

« Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

- a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;
- b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agrément du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation. » »

Le Conseil d'Etat estime que pour le surplus le libellé du point 4 de l'alinéa 2 visé aura avantage à être complété par la mention du certificat d'immatriculation à côté du procès-verbal de réception et du certificat de conformité.

La commission parlementaire décide de reprendre le libellé du paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)) proposé par le Conseil d'Etat.

Le paragraphe 5 (nouveau paragraphe (6)) ne donne pas lieu à observation du Conseil d'Etat.

L'article 6 sera dès lors libellé comme suit :

Article 6

L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1^{er} est complété in fine par le libellé suivant :

« Un règlement grand-ducal détermine le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques. »

(1)(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} est remplacée par le libellé suivant:

« Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu: »

(2)(3) Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation ; »

(3)(4) Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1^{er} avec le libellé suivant :

« Le certificat de contrôle technique d'un véhicule précédemment immatriculé dans un autre État membre de l'Espace Économique Européen, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du présent paragraphe. »

(4)(5) ~~L'alinéa 5~~ Le nouvel alinéa 6 du paragraphe 1^{er} est remplacé par le texte suivant deux nouveaux alinéas avec le libellé suivant:

« Les transformations dont question au point 4 de l'alinéa 2 doivent être réalisées selon les règles de l'art par un atelier technique établi. Elles donnent lieu à l'établissement par l'atelier qui y a procédé d'une attestation de transformation dont le modèle et les modalités de délivrance sont arrêtés par règlement grand-ducal.

Le contrôle technique prévu au point 4 de l'alinéa 2 doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé. Toutefois, ce contrôle est reporté à la prochaine échéance de validité du certificat de contrôle technique, si le véhicule satisfait à l'une des conditions suivantes:

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité;

b) la transformation intervenue ne donne pas lieu au changement des données du procès-verbal d'agrément du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation.»

(5)(6) Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

« - ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule; »

Article 7

Le présent article prévoit de conférer aux candidats policiers la prérogative de donner des injonctions aux usagers de la route. Les auteurs justifient l'innovation projetée par la nécessité de compléter la formation de ces candidats sur le terrain.

Dans son avis du 17 janvier 2012 relatif au projet qui est devenu le règlement grand-ducal du 23 mai 2012 précité, le Conseil d'Etat s'était déjà opposé à la possibilité de conférer de telles prérogatives à des agents non assermentés et il avait proposé en alternative à la démarche en question d'organiser des formations « post-assermentation » en vue d'instruire les nouveaux fonctionnaires dans les segments de leur activité professionnelle qui relèvent de l'exercice de la puissance souveraine. En effet, les injonctions données aux usagers de la route « prévalent sur les règles de la circulation et sur les indications des signaux colorés lumineux », d'après l'article 115 du Code de la route. Même si ces injonctions font partie des compétences de police administrative de la Police grand-ducale et qu'elles n'ont qu'une portée « ratione loci », elles s'appliquent avec un effet contraignant et priment l'effet des prescriptions réglementaires applicables à l'égard de ceux auxquels elles s'adressent.

La puissance souveraine consiste à « sauvegarder les intérêts généraux de la collectivité et [à] permette aux individus, par la protection qu'elle leur accorde, le libre développement de leur personnalité (...) Le principe abstrait de la puissance souveraine est appelé à s'incarner en des personnes et des institutions qui en traduisent les devoirs et en assument les responsabilités ».

Le maintien de l'ordre public fait partie des responsabilités des institutions et des personnes qu'elles ont commises pour assurer que les libertés de chacun puissent s'exercer sans nuire à celles des autres dans un ordre collectif fondé sur la justice sociale. Toute mesure d'ordre public conditionne l'exercice des libertés individuelles, ou tend à les restreindre avec un but d'intérêt collectif. Il n'en est que normal que la Constitution et la loi ont vocation à entourer les interventions destinées à maintenir l'ordre public des garanties appropriées de sauvegarde des libertés individuelles. Aussi l'ordre institutionnel fondé sur la Constitution réserve-t-il les compétences de maintien de l'ordre à des autorités publiques et à des corps administratifs dont les fonctionnaires sont spécialement formés, tout en encadrant l'exercice de leur activité de garde-fous minima évitant que l'efficacité de la mission l'emporte sur la protection des libertés individuelles. La loi ne confie dès lors logiquement qu'à des agents assermentés des attributions relevant de l'exercice de la puissance souveraine.

La nature du serment prêté par les fonctionnaires de la Police est à la fois politique et juridique, en ce qu'il constitue « la promesse de fidélité à un régime (en l'occurrence celui d'une monarchie constitutionnelle à régime parlementaire) ou à une Constitution (celle du Luxembourg énonçant les libertés individuelles et établissant un ordre public fondé sur l'Etat de droit et la séparation des pouvoirs) ».

Conférer à des agents stagiaires de l'Etat des prérogatives, serait-ce pour les uniques besoins de leur formation, qui sont normalement réservées à des fonctionnaires assermentés, tournerait en dérision le serment en acceptant une violation flagrante des principes institutionnels selon lesquels l'Etat luxembourgeois est censé exercer ses pouvoirs.

Le Conseil d'Etat demande dès lors sous peine d'opposition formelle de renoncer à l'insertion dans la loi de 1955 des dispositions retenues sous l'article VII du projet de loi. Il rappelle sa recommandation de compléter la formation des candidats policiers par des stages « post-assermentation » en vue de dispenser aux nouveaux fonctionnaires les segments de leur instruction professionnelle dont la mise en œuvre relève de l'exercice de la puissance souveraine.

La commission parlementaire décide de tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat et donc de **supprimer l'article 7** (ancien VII). Le barème de la réduction des points prévu à l'article 3 du présent projet de loi est adapté en conséquence.

Article 8 (article 7 nouveau)

L'article sous examen a pour objet de compléter l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 qui a, entre autre, trait aux contraventions graves.

Le Conseil d'Etat constate que parallèlement à l'adaptation du tableau des infractions donnant lieu à une soustraction de points dans le cadre du permis à points, les auteurs du projet de loi prévoient en effet de garder un certain parallélisme entre ce tableau et le relevé des contraventions graves sanctionnées en principe sur le plan administratif par un retrait de deux points.

Les observations du Conseil d'Etat faites à l'endroit de l'article 3 gardent dès lors mutatis mutandis leur valeur dans le cadre de l'analyse de l'article sous examen.

Il y a indéniablement une différence concernant la sanction des excès de vitesse selon que l'on se place dans la logique de l'article 7 ou de l'article 13, paragraphe 14 de la loi de 1955. Le Conseil d'Etat illustre cette différence au moyen d'un tableau comparatif (voir doc. parl. n° 6399⁵).

Nonobstant le fait que tant le risque d'accident que les conséquences sont particulièrement élevés en agglomération, la logique inhérente aux conditions d'application du retrait immédiat du permis de conduire est plus pénalisante en relation avec les excès de vitesse hors agglomération et encore davantage sur autoroute, tandis que le régime actuel des contraventions graves est plus sévère pour les excès de vitesse commis à l'intérieur des localités.

Une deuxième constatation tient au fait que la double condition du retrait immédiat n'est susceptible de s'appliquer qu'au-delà du seuil d'application de la contravention grave tel que prévu par l'article 7 actuel de la loi de 1955. Par voie de conséquence, l'ajout apporté au deuxième tiret dudit article 7 n'entraîne aucun changement pratique par rapport à la situation actuelle. Dans ces conditions, l'ajout prévu (au deuxième tiret) est sans plus-value normative et le Conseil d'Etat en demande la suppression.

La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat de supprimer l'ajout apporté au deuxième tiret.

Le Conseil d'Etat se demande encore si la formule retenue (au deuxième tiret) pour fixer les conditions du retrait immédiat du permis de conduire ne pourrait pas être allégée et rapprochée de celle actuellement prévue à l'article 7 de la loi de 1955 en remplaçant le double critère d'application prévu par la seule condition d'un excès de vitesse gradué de la limite réglementaire selon que l'excès a lieu en agglomération, hors agglomération ou sur autoroute.

Comme le point 3 de l'article 11bis (et non le chiffre 3 de l'article 1bis comme indiqué erronément dans le doc. parl. n° 6399) s'applique de façon autonome, il pourra être fait abstraction du bout de phrase in fine du tiret sous examen en supprimant les termes « sans préjudice des dispositions du chiffre 3 de l'article 11bis ».

La commission parlementaire suit le Conseil d'Etat sur ce point.

En ce qui concerne l'ajout comme contravention grave de l'inobservation du signal C, 1a «accès interdit» (sixième tiret), le Conseil d'Etat réitère sa critique que l'ajout sous examen n'est nullement motivé, voire explicité par les auteurs du projet de loi. De toute façon, la pratique montre que ce seront en particulier les cyclistes qui semblent visés par cette

nouvelle rigueur légale. Dans les conditions données, et surtout face à la pratique de nombre d'autorités communales d'admettre la circulation des cyclistes à contre-sens de la circulation automobile autorisée dans les rues à sens unique, il doute de la pertinence de la démarche.

Les représentants du ministère rappellent que le présent projet de loi prévoit une réduction de 2 points du capital de points dont est doté le permis de conduire pour cette infraction. La prise en compte de cette infraction dans le cadre du permis à points paraît justifiée du fait des conséquences graves qui peuvent en résulter. Par ailleurs, la majorité des infractions sanctionnées par une amende de 145 euros entraîne également une réduction de points.

Ils ajoutent que la Police grand-ducale avait proposé le retrait de 2 points sur cette infraction non seulement en raison de la gravité de son non-respect, mais également pour des raisons de cohérence. En effet, à part les infractions sur le stationnement, la grande majorité des infractions concernant le non-respect de signaux est sanctionnée par une amende de 74 euros. Les quelques articles sanctionnés par une amende de 145 euros engendrent également un retrait de 2 points, sauf l'inobservation du signal « accès interdit ».

Ils rappellent finalement, d'une part, que les cyclistes peuvent emprunter les rues dotées du signal « accès interdit » dans le sens interdit à la circulation uniquement en cas d'ajout d'un panneau les autorisant à ce faire et, d'autre part, que les cyclistes ne perdent jamais de points en cas d'infraction.

En raison de ces arguments, la commission parlementaire décide de maintenir l'inobservation du signal C, 1a dans la liste des contraventions graves.

Quant à la qualification de contravention grave de l'infraction de ne pas respecter une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède (neuvième tiret), le Conseil d'Etat rappelle ses doutes quant au bien-fondé de l'approche au vu des difficultés pratiques de contrôler la prescription et aux abus auxquels son application peut conduire dans une situation de trafic visqueux. Tout en déconseillant dès lors d'élever cette infraction au rang de contravention grave, il réitère sa demande de revoir la rédaction pour le cas où le législateur entendrait, contrairement au présent avis, suivre néanmoins sur ce point les auteurs du projet de loi.

La commission parlementaire, en raison des arguments déjà évoqués à l'égard de la rubrique 20 du tableau de l'article 2 (voir ci-dessus), décide de maintenir le texte du neuvième tiret.

La qualification comme contravention grave du défaut du port de la ceinture de sécurité, du port du casque de protection ou du défaut d'utilisation d'un système de retenue homologué pour transporter des enfants ne donne pas lieu à observation (onzième tiret).

Quant à la contravention grave relative aux inobservations des règles concernant l'équipement pneumatique réglementaire (douzième tiret), le Conseil d'Etat se demande s'il n'aurait pas été opportun de considérer également comme contraventions graves les infractions aux nouvelles prescriptions réglementaires relatives aux pneus d'hiver.

Les représentants du ministère indiquent que lors de l'introduction de cette mesure en octobre 2012, il a été fait abstraction de sanctionner de manière plus sévère le non-respect de cette disposition et d'un retrait de points. Cette infraction a été qualifiée de contravention (simple) assortie d'un avertissement taxé de 74 euros.

Les membres de la commission décident de maintenir le douzième tiret tel qu'il figure dans le projet de loi.

En ce qui concerne le dernier tiret, le Conseil d'Etat renvoie à son opposition formelle formulée à l'endroit de l'article 7 (article supprimé) du projet de loi sous examen. Il estime par ailleurs indiqué d'aligner davantage les injonctions que sont autorisés à donner les fonctionnaires des Douanes à leur compétence résultant de la version actuelle de l'article 6, sous b) de la loi de 1955. Le dernier tiret de l'alinéa 2 de l'article 7 se lirait dès lors comme suit:

« - défaut de suivre les injonctions des fonctionnaires de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b). »

En raison de l'opposition formelle du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 7 du projet sous examen, la référence aux candidats de la police est supprimée. La commission parlementaire décide de reprendre, en partie, la proposition de texte du Conseil d'Etat ([amendement 5](#)). Ce tiret se lira dès lors comme suit :

« - défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, ~~des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b). »

L'article 7 (nouveau) aura dès lors la teneur suivante :

Article 7

L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

- vitesse dangereuse selon les circonstances;
- inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute ;
- ~~• supérieure à plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum,~~
~~sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 1bis;~~
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
- inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;
- inobservation du signal C,1a ;
- omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;

- inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
- défaut de maintenir une distance inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération ;
- infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
- inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué ;
- 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 ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
- mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une 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;
- défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, ~~des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6~~ ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b).

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

En cas de récidive le maximum de l'amende est prononcé. »

Article 9 (article 8 nouveau)

Le présent article propose d'amender la première phrase de l'article 10bis pour préciser sans équivoque que les sanctions en cas de non-paiement de la taxe sur les véhicules routiers s'appliquent non seulement en cas de conduite du véhicule mais, d'une manière générale, lorsqu'un véhicule est mis en circulation sans que la taxe ne soit payée, donc y compris le stationnement et le parage.

Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation quant à cet article.

Article 10 (article 9 nouveau)

L'article sous examen a pour but de modifier à deux égards l'article 12 de la loi de 1955 sur la lutte contre l'alcoolémie et la consommation de drogues, voire la consommation excessive de médicaments en relation avec la conduite de véhicules ou d'animaux sur la voie publique.

La première modification a pour objet d'aligner le paragraphe 2 de l'article 12 au nouveau tableau proposé en matière de retrait de points (cf. article III du projet de loi). La seconde série de modifications vise le paragraphe 4 de l'article 12 relatif à la lutte contre la consommation de drogues en matière de circulation routière. Les auteurs justifient la première modification concernant le paragraphe 2 (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 1^{er} du projet de loi) par la scission des alcoolémies situées entre 0,5 et 1,2 g par litre de sang selon que le taux dépasse ou non 0,8 g par litre de sang. Les deux alcoolémies continuent à être considérées comme contraventions graves, mais un taux supérieur à 0,8 g serait selon les auteurs du projet de loi sanctionné désormais sur le plan administratif par 4 points, un taux situé entre 0,5 et 0,8 g continuant à faire l'objet d'un retrait de 2 points.

Le Conseil d'Etat rappelle sa réticence quant à la rupture du parallélisme actuel entre la qualification pénale des faits incriminés et la pondération des points à retirer en matière de permis à points. Par ailleurs, il note que la scission voulue par les auteurs a peut-être son intérêt dans le cadre du tableau fixant le retrait des points, mais reste sans aucune incidence sur les peines pénales appliquées aux termes de l'article 12, sujet à modification. Il demande dès lors instamment de faire abstraction du paragraphe 1^{er} de l'article X (ancien), article 9 nouveau sous examen, alors que la modification ne comporte pas la moindre plus-value normative dès lors que les prescriptions en place ne subissent aucun changement. Il y aurait tout au plus lieu de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent.

La commission parlementaire décide de suivre la proposition du Conseil d'Etat et donc de revenir au texte actuellement en vigueur tout en le mettant dans la forme de l'indicatif présent.

Quant aux modifications qu'il est proposé à l'article 12, paragraphe 4, les auteurs entendent par les changements prévus à l'alinéa 1^{er} de ce paragraphe (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 2 (ancien), paragraphe 1 nouveau du projet de loi) aligner la législation luxembourgeoise sur la législation belge qui, au moment de l'introduction du paragraphe 4 dans sa forme actuelle, avait servi de modèle. Ils ajoutent qu'il a été vérifié que sur le plan technique l'application des nouveaux taux ne donne pas lieu à problème. Le paragraphe 2 (ancien) de l'article sous examen ne donne dès lors pas lieu à observation.

L'ajout proposé au point 2 du paragraphe 4 (article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 3 (ancien), paragraphe 2 nouveau du projet de loi) est censé simplifier le procédé légal de dépistage de la consommation de drogues. Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas aux changements envisagés sauf qu'il n'est pas d'accord pour considérer le fait de posséder des drogues ou du matériel pouvant servir à leur consommation comme indice grave permettant de présumer la consommation de stupéfiants. Il demande dès lors de faire abstraction du texte formant le troisième tiret du point 3 du nouvel alinéa qu'il est proposé d'ajouter nouvellement.

Quant à la forme, il propose d'écrire « fonctionnaires de la Police grand-ducale » au lieu de « membres de la police grand-ducale ». Au point 1 du texte proposé, il y a lieu d'écrire in fine « ... prévus au point 10 ». Au point 2, le verbe est à mettre dans la forme de l'indicatif présent. La numérotation retenue risque d'être confondue avec les points formant la subdivision du paragraphe 4; il échet dès lors de remplacer les chiffres suivis d'un point par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse (cf. a), b), c)).

Les représentants du ministère expliquent que, tant le Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région que la Directeur Général de la Police grand-ducale sont d'avis que « ... *la possession de stupéfiants respectivement de matériel de consommateur devraient suffire comme présomption grave permettant de procéder à un test de la salive. En effet, il est logique que la plupart des consommateurs de stupéfiants soient à l'occasion d'un contrôle également en possession de stupéfiants ou de matériel de consommation.* ».

En raison de cette argumentation, la commission parlementaire décide de ne pas supprimer le dernier tiret du point 3. du paragraphe 3 (ancien), paragraphe 2 nouveau.

Le représentant du groupe politique déi gréng précise que son groupe déplore que les drogues légales et illégales ne soient pas mises sur un pied d'égalité dans la présente loi.

Sur le plan rédactionnel, la commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat quant au remplacement des chiffres suivis d'un point par les lettres. Au lieu d'utiliser les lettres a), b) etc) elle décide de recourir aux lettres i., ii. et iii pour ne pas risquer une

confusion avec les points a) et b) formant la subdivision du point 2.. Elle suit également le Conseil d'Etat en matière de remplacement du mot « sous » par « au point » au point i. du texte proposé et la mise à l'indicatif du verbe au point ii. L'insertion du terme « fonctionnaires de la Police grand-ducale » à la place de « membres de la police grand-ducale » n'est pas effectuée, car la plupart des dispositions de la loi du 14 février 1955 désigne le personnel de la police grand-ducale par « membre ».

L'ajout qu'il est prévu d'apporter au point 3 (et non pas à l'alinéa 3) du paragraphe 4 (cf. article 10 (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 4 (ancien), paragraphe 3 nouveau du projet de loi) rétablit le parallélisme entre les procédures de dépistage des drogues et celles servant à définir une alcoolémie. Il trouve l'accord du Conseil d'Etat. Toutefois, sur le plan rédactionnel, il y a lieu de renvoyer respectivement au « point 2 » et au « point 1 », et de mettre à l'indicatif présent le verbe de la phrase principale.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat dans ses propositions rédactionnelles.

Quant à la reformulation du point 9 (et non de l'alinéa 9) du paragraphe 4 (cf. article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 5 (ancien), paragraphe 4 nouveau du projet de loi), il ne donne pas lieu à observation quant au fond. Le Conseil d'Etat propose cependant de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent et d'écrire « ... présentant un des indices graves visés au point 2, a circulé ... ».

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat dans sa dernière remarque de mettre le texte à l'indicatif présent et de remplacer le renvoi « sous 2 » par « au point 2 ».

La modification reprise au paragraphe 6 (ancien), paragraphe 5 nouveau de l'article X (ancien), article 9 nouveau sous examen est également justifiée par le rétablissement du parallélisme avec les dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 (cf. point 8, première phrase) de la loi précitée du 14 février 1955. Le Conseil d'Etat propose d'écrire « fonctionnaires de la Police grand-ducale » et « tests visés au point 2 » et de mettre le texte dans la forme de l'indicatif présent.

La commission parlementaire constate que, par analogie aux points précédents, il y a lieu de remplacer le terme « de l'alinéa 10 » par « du point 10. ». Elle décide de remplacer le mot « sous » par les termes « au point » dans la nouvelle phrase introduite par le présent paragraphe et de mettre cette phrase à l'indicatif présent.

Quant à l'ajout prévu d'un point 13 nouveau au paragraphe 4 (cf. article X (ancien), article 9 nouveau, paragraphe 7 (ancien), paragraphe 6 nouveau de l'article 9 nouveau du projet de loi), il laisse, tout comme le libellé actuel des points 2 et 5 du paragraphe 2 de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955, ouverte la question de savoir s'il n'a pas été possible de recourir aux moyens légaux de détection de la consommation de drogues, voire de consommation excessive de boissons éthyliques, ou si le recours à ces moyens de détection n'a pas permis d'établir s'il y a eu consommation prohibée par la loi. Un autre point d'interrogation qui subsiste concerne la difficulté de déterminer en pratique si le comportement anormal d'un usager de la route doit être attribué à un excès éthylique, à la consommation de drogues ou à une autre cause. Aussi le Conseil d'Etat propose-t-il de regrouper en une seule et même disposition les points 2 et 5 du paragraphe 2 et le point 13 du paragraphe 4 nouvellement projeté.

La nouvelle disposition pourrait faire l'objet d'un paragraphe 4bis nouveau libellé comme suit:
« Paragraphe 4bis

Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1er sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 4 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1^{er} sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique. »

Dans ces conditions, les points 2 et 5 du paragraphe 2 et le point 13 nouveau du paragraphe 4 deviendraient superflus, rendant nécessaire la suppression des premiers et la renonciation à l'insertion du second. Les renvois aux paragraphes et points concernés sont à adapter en conséquence.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat en introduisant un paragraphe 4bis nouveau.

Comme le Conseil d'Etat invite les auteurs du projet de loi à revoir le libellé de l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955 afin de redresser le libellé sur le plan rédactionnel dans le sens des observations qui précèdent et d'en assurer ainsi la cohérence formelle, la commission parlementaire propose de réécrire entièrement à l'article 10 (ancien) article 9 nouveau l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 dans son ensemble. (amendement 6)

L'article 9 sera dès lors libellé comme suit :

Article 9

L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 12.**

Paragraphe 1^{er}

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie 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.

Paragraphe 2

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1^{er}, même en l'absence de signes manifestes d'ivresse, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans

un accident, s'il a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

2. La confiscation spéciale ou l'amende subsidiaire prévue à l'article 14 de la présente loi est toujours prononcée, si le conducteur du véhicule a commis de nouveau un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces mêmes délits est devenue irrévocable.

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

4. Les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré

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

Pour les volontaires des services de secours qui ne sont pas en période de stage, les taux prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

5. Les infractions visées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis sont considérées comme contraventions graves.

Dans le cas où la personne a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est de respectivement d'au moins 0,25 mg ou 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré, les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale peuvent décerner un avertissement taxé.

Est punie des peines prévues au paragraphe 1er toute personne qui a commis une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis avant l'expiration d'un délai de deux ans, à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une de ces contraventions ou d'un des délits spécifiés au point 1 du présent paragraphe et au point 1 du paragraphe 4bis est devenue irrévocable, ou à partir du

jour où la personne s'est acquittée d'un avertissement taxé encouru du chef d'une des contraventions spécifiées aux points 3 et 4.

6. Le procureur d'Etat peut proposer aux personnes en infraction aux dispositions du point 3 du présent paragraphe et du point 2 du paragraphe 4bis, hormis les cas de récidive visés au point 5, de suivre des stages alternatifs. Le ministre peut agréer des personnes morales ou physiques chargées de l'organisation de ces stages. En vue de son agrément, la personne doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. Pour les personnes morales, l'honorabilité s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de la gestion et de la direction. En vue de son agrément, l'intéressé doit en outre fournir la preuve de sa qualification professionnelle qui s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des infrastructures et équipements requis en vue de l'exécution de la mission ainsi que sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté à dispenser la formation afférente. L'intéressé doit disposer des structures et des procédés internes nécessaires pour permettre d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques en place. Un règlement grand-ducal précise les critères de la qualification professionnelle des personnes agréées. Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige la personne agréée ou, dans le cas d'une personne morale, le ou les dirigeants de l'organisme agréé, d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire. Dans les deux mois qui suivent, la personne agréée est tenue de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier. En cas de non-respect par l'intéressé des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de celui-ci.

Paragraphe 3

1. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve dans un des états alcooliques visés aux paragraphe 2 et 4bis, cette personne doit se soumettre à un examen sommaire de l'haleine à effectuer par les membres de la police grand-ducale.

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

Si la personne concernée, pour des raisons de santé, demande à être présentée à un médecin ou si la consultation d'un médecin s'avère nécessaire, l'imprégnation alcoolique peut également être déterminée par une prise de sang.

3. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool.

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

5. Même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, toute personne qui a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation qui a causé des dommages corporels est astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique.

6. Peut également être astreinte à subir les vérifications destinées à établir son état alcoolique toute personne qui, même en l'absence de tout indice grave visé au point 1, a conduit un véhicule ou un animal et est impliquée dans un accident de la circulation n'ayant pas causé de dommages corporels.

7. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé au point 1, a circulé sur la voie publique et est impliqué dans un accident quelconque de la circulation.

8. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal à l'examen sommaire visé au point 1, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si cet examen est concluant l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre à un examen sommaire de l'haleine ou à un examen de l'air expiré, elle doit se soumettre à une prise de sang, ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si elle présente des signes manifestes d'ivresse ou d'influence de l'alcool. La demande d'une contre-preuve par prise de sang ne préjudicie pas de l'application de l'article 13, point 14 alinéa 1.

9. L'examen de l'air expiré, la prise de sang et l'examen médical sont ordonnés soit par le juge d'instruction, soit par le procureur d'Etat, soit par les membres de la police grand-ducale. L'examen de l'air expiré est effectué par les membres de la police grand-ducale. L'examen médical ne peut être effectué que par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Un règlement grand-ducal détermine les personnes qui, en dehors de ces médecins, sont habilitées à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

1. Est puni des peines prévues au paragraphe 1^{er}, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

THC, amphétamine, méthamphétamine, MDMA, MDA, morphine, cocaïne ou benzoylecgonine et dont le taux sérique est égal ou supérieur à:

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/mL)</i>
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25

MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylécgonine	25

L'analyse de sang consiste en une détermination quantitative dans le plasma au moyen de techniques de chromatographie liquide ou gazeuse couplées à la spectrométrie de masse avec usage de standards internes deutérés pour une ou plusieurs des substances visées ci-dessus.

2. S'il existe un indice grave faisant présumer qu'une personne qui a conduit un véhicule ou un animal se trouve sous l'influence d'une des substances prévues au point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent à un test qui consiste en:

a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et

b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants :

- i. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10 ;
- ii. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels ;
- iii. si l'indice grave visé au point 2. consiste en ce que la personne concernée
 - reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 dans les douze heures précédant le test,
 - est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues au point 1,
 - est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1 ou de matériel de consommateur.

L'exécution et l'application des tests standardisés sont déterminées par règlement grand-ducal.

3. Si les tests visés au point 2 s'avèrent être concluants quant à la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine. La quantité de sang doit être de 15 ml au moins. En cas d'impossibilité de procéder à une prise d'urine, la quantité de sang est augmentée du double. Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés au point 2, elle doit se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues au point 1.

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

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

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

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

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

9. Peut aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un des indices graves visés au point 2 du présent paragraphe, a circulé sur la voie publique et a été impliqué dans un accident de la circulation.

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, la personne concernée doit se soumettre à un examen médical à l'effet de constater si elle se trouve sous l'emprise d'une des substances prévues au point 1.

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

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

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

Paragraphe 4bis

1. Si le taux d'alcool est inférieur à 1,2 g d'alcool par litre de sang ou à 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au paragraphe 1^{er} sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'ivresse, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

2. Si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g par litre de sang ou à 0,25 g par litre d'air expiré ou qu'il n'a pas été possible de procéder à la détermination du taux d'alcoolémie dans les conditions du présent article, les peines prévues au point 3 du paragraphe 2 sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes d'influence d'alcool, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique.

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4, les peines prévues au paragraphe 1^{er} sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

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

Paragraphe 6

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

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

Paragraphe 7

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

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

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de reconnaissance et d'utilisation des tests de la salive et de la sueur et les critères de la batterie de tests standardisés servant à déterminer la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4. Le ministre ~~des Transports~~ dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

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

Article 11 (article 10 nouveau)

Cet article apporte quelques modifications à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (1) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Dans ces conditions, la commission parlementaire propose l'amendement suivant ([amendement 7a](#)) :

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »

Les paragraphes subséquents sont renumérotés en conséquence.

Lors de l'examen de l'article II (article 2) du projet de loi, le Conseil d'Etat a déjà fait part de ses doutes quant à l'opportunité de limiter les hypothèses dans lesquelles l'autorité administrative voire le juge judiciaire peut restreindre le droit de conduire. Il a également à ce moment signalé son doute quant à la conformité de la démarche aux exigences de la directive 2006/126/CE.

Dans ces conditions, il demande de faire abstraction du paragraphe 1^{er} (paragraphe 2 nouveau) de l'article sous examen.

Vu les remarques déjà formulées à l'égard de l'article 2, la commission parlementaire propose d'amender le paragraphe 1^{er} (paragraphe 2 nouveau) de l'article 11 (ancien), article 10 nouveau du projet de loi comme suit ([amendement 7b](#)) :

« (2) Le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant :

« 1^{er}. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.** » »

Les paragraphes 2 et 3 (3 et 4 nouveaux) ne donnent pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat.

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article 10 (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (5) à l'article 11 (article 10 nouveau) pour tenir compte à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 des adaptations apportées à l'article 12 de cette même loi.

Elle propose ainsi l'amendement suivant ([amendement 7c](#)) :

« (5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. » »

Le Conseil d'Etat saisit encore l'occasion pour rappeler un problème d'application des interdictions de conduire judiciaires qui se pose de façon régulière et qui de manière récurrente donne lieu à des demandes en grâce introduites par les personnes concernées qui souhaitent être relevées de l'exécution de telles interdictions. Le problème se pose en pratique lorsque lors d'une première condamnation pour des infractions à la circulation routière le prévenu est condamné entre autre à une interdiction de conduire assortie du sursis intégral et qu'à quelques mois plus tard il se trouve condamné une deuxième fois, la peine prononcée comportant cette fois-ci une interdiction de conduire exceptant certains trajets, certaines catégories de véhicules ou certaines périodes temporelles et lui faisant parallèlement perdre le bénéfice du sursis prononcé lors de la première condamnation. Selon le Conseil d'Etat, il y aurait avantage à conférer au juge de la deuxième condamnation la compétence d'aligner la portée de la première interdiction de conduire à celle de la deuxième interdiction.

Les représentants du ministère expliquent que le problème soulevé ne relève pas du présent projet de loi, mais, le cas échéant, de celui portant réforme de l'exécution des peines, modifiant, entre autres, le Code d'instruction criminelle et le Code pénal (voir doc. parl. n°6381). Ils ajoutent que le ministère de la Justice a été consulté lors de l'élaboration du contenu du présent projet de loi.

La commission parlementaire décide de mentionner dans son rapport qu'elle plaide en faveur de la mise en place de dispositions allant dans le sens de la proposition du Conseil d'Etat.

L'article 10 sera libellé comme suit :

Article 10

L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

(1) Au paragraphe 1, le deuxième alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« Cependant l'interdiction de conduire sera toujours prononcée en cas de condamnation du chef des délits visés au point 1 du paragraphe 2 de l'article 12 et au point 1 du paragraphe 4bis de l'article 12 ou au cas de la récidive prévue au point 5 du paragraphe 2 du même article. Il en sera de même lorsque en cas de récidive dans un délai de trois ans à compter du jour où une précédente condamnation du chef d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ou en matière d'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est devenue irrévocable. »

(2) Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant :

« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) **le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail ; ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle. »**

(3) Le paragraphe 2bis. est renuméroté 2.

(4) Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

(5) Au paragraphe 13 renuméroté, le premier alinéa est remplacé par le libellé suivant :

« En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum. »

Article 12 (article 11 nouveau)

L'article 12 (ancien) modifie l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin d'y redresser une erreur introduite lors de l'adoption du projet de loi 5366¹.

Avant de passer à l'analyse de la modification projetée de l'article 15, le Conseil d'Etat rappelle l'intérêt d'éviter tout amalgame entre la législation sur la circulation routière qui traite plus particulièrement des règles de comportement en matière de trafic routier, tout en visant ensemble des usagers de la route, et la législation sur les transports routiers qui concerne

¹ Aboutissant à la « Loi du 18 septembre 2007 modifiant a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques b) la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs c) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules »

plus particulièrement les règles selon lesquelles des transporteurs professionnels sont autorisés à acheminer par la voie routière au moyen de types de véhicules appropriés des personnes ou des choses d'un point géographique à un autre. La distinction entre les deux législations est d'autant plus difficile à faire qu'il existe des points d'intersection entre les deux matières. Ainsi, l'équipement des véhicules utilisés pour le transport routier doit répondre aux exigences d'aménagement prévues par le Code de la route. Les conducteurs des unités de transport doivent avoir la qualification technique et la maîtrise de la conduite prescrite par le Code de la route. La façon de procéder aux contrôles des véhicules affectés au transport routier est celle prévue pour assurer la surveillance de la circulation et pour arrêter un véhicule trouvé en infraction, ...

Néanmoins, dans l'intérêt d'un développement ordonné des deux législations, il y a lieu de respecter les particularismes des domaines légaux concernés et les compétences de police administrative et judiciaire qui s'y rattachent.

Dans cet ordre d'idées, les fonctionnaires de la Police grand-ducale ont dans le domaine de la circulation routière tout comme dans celui des transports routiers une mission générale de veiller au respect de la loi, de constater les infractions à la loi pénale, d'en rassembler les preuves et d'en rechercher les auteurs (cf. articles 9-2, 10 et 13 du Code d'instruction criminelle). La loi a par ailleurs conféré aux fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises la compétence de veiller, tout comme la Police grand-ducale, à l'exécution conforme de la législation sur les transports routiers et au dépistage des surcharges de véhicules routiers. Afin de faciliter les tâches des deux corps administratifs, l'article 6, sous b) de la loi précitée du 14 février 1955 confère aux fonctionnaires des Douanes, agissant dans le cadre de leurs missions en matière de législation sur les transports routiers ou en matière de contrôle des surcharges des véhicules routiers, la prérogative de contrôler parallèlement l'aménagement des véhicules et leur chargement, ainsi que les plaques minéralogiques, les numéros d'identification et les documents de bord, avec la possibilité de dresser procès-verbal en cas de constatation d'une infraction. Même si ces derniers contrôles relèvent de toute évidence de l'application de la législation routière, il a paru rationnel aux yeux du législateur d'en attribuer, pour des raisons d'organisation pratique de ces contrôles, la compétence aux fonctionnaires des Douanes, qu'ils exercent parallèlement aux missions confiées à la Police grand-ducale.

Cette distinction entre la compétence générale des fonctionnaires de la Police grand-ducale en matière de police administrative et judiciaire dans les domaines légaux de la circulation routière et des transports routiers, d'une part, et la même compétence des fonctionnaires des Douanes, qui est générale en matière de législation sur les transports routiers et spécifique, comme limitée aux matières explicitement énumérées, dans le domaine de la circulation routière doit valoir au même titre pour les avertissements taxés. Le Conseil d'Etat se limite ici uniquement à l'application de ces principes à la législation sur la circulation routière, alors que la législation sur les transports routiers est étrangère à la portée du projet de loi sous examen.

Dans la lignée des considérations qui précèdent, il échet de reléguer à la législation sur les transports routiers la façon de sanctionner les infractions relevant de cette matière. Quant aux compétences de police administrative et de police judiciaire en matière de circulation routière, en général, et quant à la manière de décerner des avertissements taxés, en particulier, il y a lieu de revoir les deux premiers alinéas de l'article 15 qui comportent des dispositions pour partie redondantes et pour partie contradictoires. Le Conseil d'Etat propose de remplacer les textes en place par les dispositions suivantes:

«En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, des avertissements taxés peuvent être décernés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale.

Dans le cadre des contrôles effectués dans les conditions de l'article 6, sous b), les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises habilités à cet effet par le directeur de l'Administration des douanes et accises peuvent décerner des avertissements taxés en cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7, à condition que celles-ci concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord.».

Les représentants du ministère attirent l'attention sur le fait que le Conseil d'Etat oublie de mentionner que, par sa façon de procéder, il ôte la base légale à certaines sanctions prévues dans le règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes et plus précisément aux avertissements taxés prévus aux points M et N de l'annexe I du règlement grand-ducal du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés.

Pour cette raison, la commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point.

Le libellé de l'article 12 (ancien), article 11 nouveau est maintenu dans sa version initiale.

Article 13 (article 12 nouveau)

L'article 13 modifie l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin de permettre aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises de percevoir une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de leur consignation, alors que la rédaction actuelle n'y autorise que les membres de la Police grand-ducale à faire cela. Il s'agit de rectifier un oubli.

Dans plusieurs avis antérieurs, le Conseil d'Etat avait déjà rendu attentif au problème de conformité que posent les dispositions de l'article 16 par rapport à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne et en particulier par rapport à l'arrêt de la Cour rendu à titre préjudiciel le 23 janvier 1997 dans une affaire *E. Postoors et Trans-Cap GmbH* contre l'Etat belge (affaire C-29/95) et par rapport à l'arrêt *Commission européenne contre République italienne* du 19 mars 2002 (affaire C-224/00).

La jurisprudence européenne précitée rappelle que le principe général d'égalité interdit toute discrimination exercée en raison de la nationalité, que cette discrimination soit ostensible ou revête une forme dissimulée qui, par application d'autres critères de distinction, aboutit en fait au même résultat. Par ailleurs, une réglementation qui prévoit une distinction fondée sur le critère de la résidence, en refusant par exemple à des non-résidents un avantage accordé aux résidents risque de jouer au détriment des ressortissants d'autres Etats membres.

Or, une différence de traitement entre résidents et non-résidents peut se justifier par des circonstances objectives. Le risque réel que l'exécution d'une condamnation prononcée par les juridictions nationales soit impossible, voire « considérablement plus difficile et plus onéreuse » dans le cas d'un non-résident peut constituer une raison objective pour justifier un traitement différent (voir le point 19 de l'arrêt C-29/95 et le point 20 de l'arrêt 224/00). Encore faut-il que cette différence de traitement ne soit ni discriminatoire ni disproportionnée.

La Cour de Justice de l'Union européenne a ainsi retenu que la législation belge imposant l'obligation d'un paiement immédiat d'une somme dépassant de 50% le montant de l'amende administrative dont le paiement immédiat éteint l'action publique était excessive, surtout qu'elle s'appliquait individuellement pour chaque infraction et que le non-paiement comportait l'immobilisation sur place du véhicule. Elle a également conclu au caractère

disproportionné d'une caution dont le montant est fixé par la législation italienne au double de ce qu'il est en cas de paiement immédiat de l'amende pécuniaire.

Au regard de la jurisprudence précitée, c'est à bon escient que les auteurs du projet de loi prévoient d'abolir le régime actuel des consignations à payer par des contrevenants routiers non-résidents qui préfèrent au paiement de l'avertissement taxé d'être verbalisés en vue d'un procès, du moment que le montant de la consignation représente le double de celui de l'avertissement taxé.

Quant à l'alternative projetée d'obliger les contrevenants routiers non-résidents, qui ne sont pas disposés à régler l'avertissement taxé, de verser entre les mains des agents verbalisateurs une consignation « destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels », sans précision sur les montants effectivement en jeu, celle-ci risque de buter sur les mêmes problèmes que ceux posés par les législations belge et italienne qui se sont retrouvées dans le collimateur des juges européens.

Plutôt dès lors que de renvoyer sans autre détail sur les modalités de détermination et de perception à une somme non autrement précisée que par la référence à une amende et des frais de justice, le Conseil d'Etat estime préférable de fixer la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé mais augmentée d'un forfait représentant les frais de justice usuellement appliqués en matière de police, dont le montant sera à déterminer dans la loi même, sinon dans un règlement grand-ducal.

Au regard des problèmes de conformité susmentionnés par rapport aux exigences du droit européen, le Conseil d'Etat doit, quant aux dispositions actuellement soumises à son examen, réserver la question de la dispense du second vote constitutionnel en attendant qu'il soit saisi d'une nouvelle mouture de texte.

La commission parlementaire décide de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et d'amender l'article 13 (ancien), article 12 nouveau en complétant le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955, pour lui donner le libellé suivant ([amendement 8](#)) :

Article 12

~~La première phrase de l'alinéa 1^{er}~~ Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant :

« **Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. **Un règlement grand-ducal en fixe le montant et les modalités d'application; le montant ne peut pas excéder le maximum de l'amende, fixé à l'article 7. Ce même règlement fixe le montant des frais de justice qui peuvent s'ajouter éventuellement à la consignation.**»

Les représentants du ministère précisent que tant la Police grand-ducale que le Parquet Général appuient cette démarche, alors que le ministère de l'Intérieur et à la Grande Région se limite à relever que le Gouvernement n'a à ce stade pas l'intention d'abolir le régime des consignations.

Article 14 (article 13 nouveau)

L'article sous examen prévoit d'apporter deux modifications à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955.

D'une part, le fait de ne pas avoir payé la taxe sur les véhicules routiers endéans les 60 jours qui suivent l'échéance devient cause d'immobilisation du véhicule par les forces de l'ordre. D'autre part, il est prévu de faire de la possibilité de retenir les documents de bord une forme supplémentaire d'immobilisation forcée d'un véhicule (à côté de l'enlèvement des clés de contact et de l'application d'un moyen mécanique).

En ce qui concerne la première des modifications qui consiste à aligner le champ d'application de la prérogative des fonctionnaires de la Police grand-ducale en matière d'immobilisation forcée des véhicules à celui valant pour les prérogatives que détiennent en la matière les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, le paragraphe 2 de l'article 14 (ancien), article 13 nouveau ne donne pas lieu à observation quant au fond de la part du Conseil d'Etat.

Sur le plan rédactionnel, le Conseil d'Etat estime cependant qu'il suffit d'écrire: « 5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours. ». Il échet de changer en conséquence le libellé de l'alinéa 2 de l'article 17 de la loi de 1955.

La commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat (modification du paragraphe (2) et ajout d'un nouveau paragraphe (4)).

Quant à la deuxième modification, le Conseil d'Etat rappelle d'abord ses observations à l'endroit de l'article 13 (précédent) du projet de loi sous examen. Ce n'est que sous la réserve expresse que le problème y évoqué trouve une solution appropriée qu'il est d'accord de procéder à l'examen des changements que les paragraphe 1^{er} et 3 prévoient d'apporter au paragraphe 1^{er} de l'article 17 susmentionné. Il est certes difficile d'enlever les clés de contact à un routier étranger trouvé en infraction à l'interdiction de circuler le dimanche, alors que pareille mesure priverait le contrevenant de se servir de la cabine de conduite comme logis en attendant la fin de l'interdiction. Le Conseil d'Etat se demande toutefois s'il ne serait pas plus circonspect de doter les forces de l'ordre des moyens mécaniques utiles pour immobiliser un poids lourds – à l'instar des sabots qui sont en service pour les voitures particulières, car il doute de l'efficacité de l'enlèvement des documents de bord. En effet, qu'est-ce qui empêcherait dans pareille circonstance un chauffeur professionnel à se remettre en route, tout en alléguant lors d'un éventuel contrôle postérieur au-delà des frontières nationales le vol ou la perte de ces documents? En ordre principal, il déconseille dès lors d'ajouter cette nouvelle possibilité d'immobilisation forcée d'un véhicule au texte de l'article 17. Si la Chambre des députés ne partageait pas les doutes du Conseil d'Etat sur ce point et se prononçait en faveur de l'approche gouvernementale, le Conseil d'Etat proposerait en ordre subsidiaire de remplacer les modifications énoncées aux paragraphes 1^{er} et 3 de l'article 14 du projet de loi par un nouvel alinéa 3 à insérer à l'article 17 de la loi de 1955, libellé comme suit:

« Dans l'hypothèse visée sous 1) des alinéas 1er et 2, les fonctionnaires de la Police grand-ducale et les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises sont également en droit d'immobiliser les véhicules concernés en retenant les documents de bord du véhicule.»

Le Conseil d'Etat rend encore attentif à la différence déjà discutée à l'endroit de l'article 12 du projet de loi qui apparaît également entre les alinéas 1^{er} et 2 de l'article sous examen. Dans l'optique de l'article 12, il demande que le bout de phrase « ou à la législation sur les transports routiers » soit supprimé au point 1) de l'alinéa 2, et que le recours aux moyens

légaux mis à la disposition des forces de l'ordre pour assurer l'application de la législation sur les transports routiers soit réglé dans le cadre de cette législation.

Il est d'avis qu'une telle approche n'empêchera pas le législateur de procéder, dans le cadre de la législation sur les transports routiers, par voie de référence aux dispositions pertinentes de la législation routière.

La commission parlementaire décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de supprimer le bout de phrase « *ou à la législation sur les transports routiers* » au point 1) de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Il est renvoyé à cet égard aux commentaires faits à l'endroit de l'article 12 du projet sous examen.

Le libellé de l'article 14 (ancien), article 13 nouveau est maintenu dans sa version initiale.

Article 15 (article 14 nouveau)

Selon la pratique administrative courante, l'autorisation pour l'usage de plaques rouges est délivrée par le ministre et le titulaire de l'autorisation se fait par la suite remettre par la Société nationale de circulation automobile contre caution une paire de plaques rouges après avoir payé la taxe de chancellerie prévue à cette fin et conclu l'assurance responsabilité civile destinée à couvrir les véhicules conduits sous le couvert de la plaque rouge en question.

Dans ces conditions, les précautions rédactionnelles dont a fait état le Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 2, paragraphe 3, n'ont pas leur raison d'être en relation avec l'article sous examen qui ne donne dès lors pas lieu à observation.

Article 16 (article supprimé)

Le Conseil d'Etat rappelle que la formule de promulgation ne fait pas partie du dispositif d'une loi contrairement à la formule exécutoire figurant dans un règlement grand-ducal. Sous peine d'opposition formelle, le Conseil d'Etat demande dès lors la suppression de l'article 16 de la loi en projet comme étant contraire aux exigences de l'article 34 de la Constitution.

La commission parlementaire décide de suivre la demande du Conseil d'Etat.

*

Les amendements retenus seront portés à adoption au cours de la réunion du 8 mai 2013.

2. 6532 Projet de loi sur la participation de l'Etat luxembourgeois au financement des travaux d'infrastructure réalisés sur territoire allemand entre Igel et Igel-West

Ce point est reporté à la réunion du 8 mai 2013.

3. Examen des documents européens suivants:

COM(2013) 102, COM (2013) 111, COM(2013) 121, COM(2013) 123

Faute de temps, les documents sous rubrique n'ont pas pu être examinés.

4. Divers

L'ordre du jour de la réunion du 8 mai 2013 sera complété par les points suivants :

Projet de loi 6399 : Adoption des propositions d'amendements

Projet de loi 6532 : Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat

Projet de loi 6493 : Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat

Luxembourg, le 6 mai 2013

La Secrétaire,
Caroline Guezennec

Le Président,
Fernand Boden