

**N° 6399<sup>10</sup>****CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

---

---

**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**

\* \* \*

**RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

(23.4.2015)

La Commission se compose de: Mme Josée LORSCHÉ, Présidente-Rapportrice; Mme Sylvie ANDRICH-DUVAL, MM. Gilles BAUM, Yves CRUCHTEN, Georges ENGEL, Gusty GRAAS, Max HAHN, Ali KAES, Henri KOX, Marc LIES, Roger NEGRI, Marco SCHANK, Justin TURPEL et Serge WILMES, Membres.

\*

**I. ANTECEDENTS**

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 21 février 2012 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 23 octobre 2012.

La Chambre de Commerce a émis son avis le 27 février 2012, la Chambre des Métiers le 19 mars 2012, la Chambre des Salariés le 27 mars 2012 et la Chambre d'Agriculture le 2 avril 2012.

Le 20 mars 2012, la Commission du Développement durable a désigné Mme Marie-Josée Frank comme Rapportrice du projet de loi; le 14 janvier 2015 la Commission du Développement durable nouvellement constituée a désigné Mme Josée Lorsché comme Rapportrice du projet de loi.

En date du 8 mai 2013, la Commission a adopté une série d'amendements parlementaires. Le Conseil d'Etat a émis son avis complémentaire le 12 juillet 2013.

La Commission du Développement durable nouvellement constituée a adopté une série d'amendements parlementaires en date du 21 janvier 2015. Le Conseil d'Etat a émis son deuxième avis complémentaire le 25 mars 2015.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de sa réunion du 23 avril 2015.

\*

## II. CONSIDERATIONS GENERALES

### Historique

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière, impliquant une adaptation et un renforcement des mesures pour lutter efficacement contre les accidents de la route. Il reprend plus particulièrement certaines mesures inscrites au plan d'action „sécurité routière“, entériné par les principaux acteurs en matière de sécurité routière. Le projet de loi a été élaboré en étroite collaboration avec La Sécurité Routière, l'Automobile Club Luxembourg (ACL), l'Association des Victimes de la Route (AVR), le Ministère de la Justice, le Ministère de l'Intérieur et de la Grande Région, le Parquet général et la Police grand-ducale.

Pour rappel, il y a lieu de souligner que la commission du développement durable de la législature précédente avait d'ores et déjà examiné le projet de loi sous rubrique. Dans ce cadre, ladite commission avait apporté une série d'amendements parlementaires au texte initial qui avait été déposé en date du 21 décembre 2012 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures précédent, Monsieur Claude Wiseler.

Les amendements proposés par la commission parlementaire de l'époque avaient notamment comme objectif d'assouplir certains aspects du système du permis de conduire à points prévus dans le projet de loi. Les détails relatifs à ces amendements peuvent être consultés sur le document parlementaire 6399<sup>6</sup>. En outre, il est renvoyé aux procès-verbaux des réunions du 10 janvier 2013, 18 mars 2013 et 10 avril 2013 qui, quant à eux, renseignent plus particulièrement sur les discussions y relatives et les décisions prises par la commission parlementaire précédente.

Lors de l'examen des différents articles concernant le système du permis de conduire à points, les membres de l'actuelle commission du développement durable se sont mis d'accord de revenir sur le texte déposé par le ministre de l'époque. Par conséquent et en ligne avec Monsieur le Ministre François Bausch, la commission a décidé, en janvier 2015, de réintégrer les dispositions initiales concernant la répression de la conduite sous alcoolémie et des excès de vitesse en tant que causes principales des accidents graves de la route. Par ailleurs, la commission parlementaire a introduit une nouvelle infraction dans le barème du permis de conduire à points qui est reprise sous le chapitre „objet du projet de loi“.

### Le système du permis à points

Le permis à points qui a été introduit le 1er novembre 2002 en application de la loi du 2 août 2002, est un instrument relevant du droit administratif. Il s'appuie sur un système dissuasif avant d'être répressif en responsabilisant chaque titulaire personnellement de la gestion de son capital de points. Le caractère éducatif de ce système consiste dans la mise en place de formations permettant la récupération de points.

La suspension du droit de conduire entre en vigueur en cas d'épuisement des 12 points inscrits au permis de conduire. Actuellement, une seule infraction (homicide involontaire) peut faire perdre jusqu'à 6 points. Plusieurs infractions constatées simultanément peuvent faire perdre jusqu'à 8 points. Aucune infraction n'entraîne la perte de l'ensemble des points. Le retrait de points devient effectif au moment où la décision judiciaire devient irrévocable ou au moment du paiement de l'avertissement taxé. La perte de l'ensemble des points entraîne une suspension du droit de conduire de 12 mois. Une nouvelle perte de l'ensemble des points dans un délai de 3 ans donne lieu à une suspension de 24 mois.

Le délai de récupération des points est de 3 ans. La participation à un stage d'un jour permet de récupérer 3 points sans que le nouveau total puisse dépasser 12 points et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de trois ans.

Le retour au permis s'effectue après un cours de sensibilisation et d'information d'une durée de 5 jours. Lors de la restitution, le permis est à nouveau doté de 12 points.

### Statistiques et bilan des accidents de la route

Quant aux causes principales des accidents mortels, les statistiques relèvent de manière évidente que la conduite sous l'emprise d'alcool et la vitesse excessive figurent parmi les premiers phénomènes à combattre pour augmenter la sécurité routière. D'après les statistiques de 2013, sur 41 accidents ayant entraîné 45 décès, 8 ont été en relation avec la consommation d'alcool (20%) et 16 étaient dus à une

vitesse excessive (39%). De façon plus globale, on peut constater que la grande majorité des pertes de points est liée à la conduite sous l'influence d'alcool qui se trouve souvent en relation avec un excès de vitesse. Le problème de la conduite sous l'emprise d'alcool ne se limite d'ailleurs pas aux jeunes, mais concerne tous les âges en tant que phénomène sociétal généralisé. En ce qui concerne la conduite sous l'influence de stupéfiants, celle-ci est susceptible d'altérer la vigilance au volant. Il est encore retenu d'aligner les seuils de drogues à ceux de la législation belge qui, en son temps, a servi de base pour la mise en place du cadre légal au Luxembourg afin de tenir compte du progrès technique en matière de dispositif de dépistage. En outre, il y a lieu de simplifier la procédure de dépistage de stupéfiants lorsqu'il existe des indices graves qui justifient à eux seuls l'exécution du test de la sueur ou de la salive sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés.

Le bilan établi fin 2014 a fait savoir que depuis la mise en place du permis à points, 594.652 points ont été retirés, 178.856 conducteurs ont été concernés par un retrait et 2.506 conducteurs ont perdu l'ensemble des points. Les avertissements taxés ont fait perdre 413.768 points. Les condamnations judiciaires ont mené au retrait de 180.891 points (alcool: 48,14%/vitesse: 24,29%/défaut d'assurance: 7,05%/délit de fuite: 6,96%/autres: 13,56%).

Reste à souligner que depuis l'application de la loi du 2 août 2002, le nombre de tués sur les routes a diminué considérablement, ce qui permet sans doute d'admettre qu'il existe une corrélation entre le système du permis à points et la diminution des accidents graves de la route. Il en découle que ce système peut être considéré comme constituant un moyen efficace pour augmenter la sécurité routière.

\*

### III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le projet de loi sous rubrique a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que 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.

L'objectif principal du projet de loi consiste à améliorer la sécurité routière, tout en intégrant certaines modifications de style et de précision aux lois susmentionnées sans toutefois en altérer le fond.

De façon générale, il s'agit de mettre en œuvre les mesures suivantes:

- o adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre des points dans le cadre du système du permis à points;
- o adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est sanctionnée sur le plan légal;
- o adaptation des dispositions légales en matière d'interdiction judiciaire de conduire et de retrait administratif du permis de conduire.

Le projet de loi a également comme objet de

- o modifier certaines dispositions relatives aux plaques rouges
- o créer la base légale permettant au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile
- o créer la base légale 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
- o créer la possibilité, dans le cas de la transcription, au nom d'un propriétaire résidant au Grand-Duché de Luxembourg, d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique européen, de renoncer sous certaines conditions au contrôle technique.

La commission a suivi le Conseil d'Etat au sujet de son opposition formelle formulée en ce qui concerne l'utilisation de plaques d'immatriculation „historiques“ et pour ce qui est, en majeure partie, de ses observations d'ordre rédactionnel.

En outre, le texte initial a proposé de régulariser la situation des candidats de police dans le domaine de la circulation routière. En effet, dans le cadre de leur formation professionnelle de base, ceux-ci sont amenés à réguler la circulation et par conséquent à donner des injonctions aux usagers de la route.

Toutefois, en raison de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, la disposition afférente est supprimée.

Finalement, le montant de la consignation à payer par le contrevenant routier non résident qui préfère au paiement de l'avertissement taxé d'être verbalisé en vue d'un procès-verbal, est adapté vers le bas pour tenir compte de l'opposition formelle du Conseil d'Etat, qui a jugé le système actuellement en place comme contraire à la jurisprudence européenne.

Du fait que l'objectif principal en matière de sécurité routière consiste dans l'adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre des points suite à une conduite de véhicule irresponsable, les modifications d'envergure au système actuel touchent en particulier les infractions énumérées ci-dessous:

1. 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: **retrait de 4 points** (situation actuelle: - 2 points);
2. le délit de grande vitesse: **retrait de 6 points** (situation actuelle: - 4 points); à rappeler que le délit de grande vitesse est une infraction qui répond à la fois aux deux conditions suivantes:
  - excès de vitesse dépassant de plus de 50% le plafond réglementaire par rapport à la vitesse maximale autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à la vitesse maximale autorisée;
  - récidive intervenant aux cours des trois années après une première contravention grave ou une condamnation pour un délit en matière d'excès de vitesse; le délit de grande vitesse joue donc uniquement en cas de récidive.
3. la conduite avec un taux d'alcool d'au moins 0,8 g par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool 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: **retrait de 4 points** (situation actuelle: - 2 points);
4. la conduite avec un taux d'alcool supérieur ou égal à 1,2 g par litre de sang respectivement à plus de 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré: **retrait de 6 points** (situation actuelle: - 4 points);
5. la conduite sous l'influence de stupéfiants ou de médicaments: **retrait de 6 points** (situation actuelle: - 4 points);
6. l'utilisation du téléphone au volant sans kit mains libres: **retrait de 2 points** (situation actuelle: - 0 point) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle: 74 €);
7. l'utilisation d'un „tablet“: **retrait de 2 points** (situation actuelle: - 0 point) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle: 0 €);
8. le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque – le non-respect de l'obligation des mesures relatives au siège enfant: **retrait de 2 points** (situation actuelle: - 1 point) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle: 49 €);
9. le non-respect d'une distance de sécurité: **retrait de 2 points** (situation actuelle: - 0 point) et **avertissement taxé de 145 €** (situation actuelle: 74 €);
10. le non-respect du signal routier du „Accès interdit“: **retrait de 2 points** (situation actuelle: - 0 point).

\*

#### IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Le premier avis du Conseil d'Etat date du 23 octobre 2012 et a figuré sur l'ordre du jour de la commission du développement durable de la législature précédente. Le Conseil d'Etat y a donné un bref aperçu des modifications envisagées par les auteurs du projet de loi tout en soulignant qu'elles n'auraient pas de lien entre elles, mais qu'elles se présenteraient sous forme d'un grand rapiéçage impliquant des dispositions très diverses. De plus, la Haute Corporation était d'avis qu'il serait hasardeux de comparer le système luxembourgeois à des systèmes étrangers et a considéré le projet de loi sous avis comme rupture partielle avec la logique inhérente au régime légal en place.

L'absence d'analyse sur les causes de l'augmentation des infractions „vitesse“ et „alcool“ et du nombre de récidivistes, l'absence de bilan du nouveau régime de sanction, l'absence d'évaluation du taux des hypothèses faisant perdre des points pour deux ou plusieurs infractions constatées en une seule

fois et le défaut d'établir la proportionnalité des infractions „nouvelles“ dans la production d'accidents graves ont figuré parmi d'autres points soulevés par le Conseil d'Etat. Dans cet esprit, il a marqué ses plus vives réticences face à la manière de définir l'ordre de grandeur des sanctions.

Le projet de loi initial a en outre mené le Conseil d'Etat à formuler 6 oppositions formelles concernant entre autres des incohérences institutionnelles relatives aux prérogatives que les auteurs du projet de loi ont voulu conférer aux agents stagiaires de la police grand-ducale, voire à la jurisprudence européenne dans le contexte de la fixation de la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé que les auteurs du projet de loi ont voulu faire augmenter des frais de justice usuellement appliqués. Le Conseil d'Etat s'est également opposé formellement à l'intégration du numéro d'immatriculation et du signe distinctif national dans un seul et même support en vue de la préservation du patrimoine automobile qui a fait l'objet de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

Au cours de sa réunion du 14 janvier 2015, la commission du développement durable actuelle s'est d'abord penchée sur l'historique du projet pour ensuite mettre l'accent sur la finalisation du projet de loi afin d'accélérer le renforcement de la sécurité routière en tant qu'objectif principal du projet de loi. Dans cet ordre d'idées, la commission a tenu compte des 6 oppositions formelles que le Conseil d'Etat avait déjà soulevées dans son avis du 23 octobre 2012, des 2 oppositions formelles formulées par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013, ainsi que de quelques remarques supplémentaires que la Haute Corporation a formulées dans son deuxième avis complémentaire en date du 25 mars 2015. En ce qui concerne la réduction du délai de récupération de 3 à 2 ans pour les infractions donnant lieu à la perte de moins de trois points, la commission a décidé majoritairement de suivre le Conseil d'Etat et de ne pas réduire ce délai, tel que proposé par la commission de l'époque dans le cadre de ses amendements parlementaires. Le „commentaire des articles“ afférent au présent document reprend tous les détails et amendements relatifs aux articles visés.

\*

## V. AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

Dans son avis du 27 mars 2012, la Chambre des Salariés reprend les modifications à apporter à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière et soulève que le projet de loi sous avis s'inscrit dans la déclaration gouvernementale de 2009 en matière de renforcement de la sécurité routière qui s'appuie sur le fait que depuis 2001, le Luxembourg a réussi à diminuer le nombre des accidents mortels de 50% en alternant les mesures préventives et répressives. Sous réserve de quelques petites modifications textuelles proposées par la Chambre des Salariés, elle marque son accord au projet de loi.

\*

## VI. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Dans son avis datant du 27 février 2012, la Chambre de Commerce accueille favorablement la volonté des auteurs du projet de loi de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière et note leur volonté de s'aligner sur ce qui est pratiqué dans les autres Etats membres de l'Union Européenne. Plus particulièrement, la chambre professionnelle salue la possibilité pour le juge d'apprécier au cas par cas des dérogations à l'interdiction de conduire dans le contexte d'une activité professionnelle et de la garde d'enfants.

Concernant la possibilité d'immatriculation de véhicules pour des personnes non résidentes au Luxembourg, la Chambre de Commerce attire l'attention sur le fait que des sociétés détournent cette possibilité et offrent leurs services pour permettre à des personnes physiques et morales domiciliées à l'étranger d'immatriculer leurs véhicules au Luxembourg et de profiter par ce biais de certains avantages financiers sans pour autant apporter une quelconque contribution à l'économie luxembourgeoise.

\*

## VII. AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

La Chambre des Métiers n'a pas d'observations particulières à formuler par rapport au projet de loi lui soumis pour avis et se limite à résumer les modifications que le projet entend apporter à la législation en vigueur.

\*

## VIII. AVIS DE LA CHAMBRE D'AGRICULTURE

La Chambre d'Agriculture approuve la totalité des modifications législatives envisagées par les auteurs du projet de loi en soulignant qu'elles ne sont nullement exagérées. Dans cet ordre d'idées, la chambre professionnelle soutient l'objectif de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière.

\*

## IX. PRISE DE POSITION DE L'ASSOCIATION DES VICTIMES DE LA ROUTE

Dans son courrier du 20 décembre 2013, le président de l'AVR s'exprime clairement en faveur de la révision du barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système de permis à points. Tout en soulignant que la situation actuelle en matière d'accidents graves est loin d'être satisfaisante, le représentant de l'AVR soutient toute mesure en faveur de la diminution des dangers et de l'augmentation de la sécurité sur nos routes.

\*

## X. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

### *Article 1er initial (nouvel article 1er)*

Cet article a pour objet de remplacer les termes „ministre des Transports“ par les termes „ministre ayant les Transports dans ses attributions“, et ce afin de prendre en considération la répartition des compétences entre les différents membres du Gouvernement. Dans sa version initiale, il est libellé comme suit:

*Art. 1er. – Dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le terme „ministre des Transports“ est remplacé par le terme „ministre ayant les Transports dans ses attributions“.*

Dans son avis du 23 octobre 2012, le Conseil d'Etat se déclare d'accord avec ce changement, surtout que la nouvelle façon de libeller la fonction du ministre du ressort répond davantage aux exigences de l'article 76 de la Constitution. Il est toutefois d'avis qu'il y aurait lieu de retenir à la première mention du ministre que, par après, celui-ci pourra être désigné par la formule abrégée, conformément aux usages légistiques ayant cours. Le Conseil d'Etat propose donc de désigner à la phrase introductive du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques le ministre du ressort visé par les termes „le ministre ayant les Transports dans ses attributions, désigné ci-après „le ministre““, tout en se limitant au seul mot „ministre“ aux endroits consécutifs de la loi où il est fait référence au membre du Gouvernement en question.

Les amendements parlementaires du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant à l'article 1er:

*Art. 1er. Dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le terme „ministre des Transports“ est remplacé par le terme „ministre“.*

Dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013, le Conseil d'Etat est d'avis qu'il conviendrait de faire l'inventaire des dispositions de la loi précitée du 14 février 1955 dans lesquelles il s'impose de remplacer l'expression „Ministre des Transports“ par „ministre“ et de procéder de façon ponctuelle aux modifications en question. La Commission décide donc d'amender l'article 1er afin d'y intégrer une disposition visant à substituer, dans les articles pertinents, les termes „ministre des Transports“, „Ministre des Transports“ et „ministre ayant les Transports dans ses attributions“ par „ministre“:

**Art. 1er.** *Aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes „ministre des Transports“, „Ministre des Transports“ et „ministre ayant les Transports dans ses attributions“ sont remplacés par le terme „ministre“.*

Dans son deuxième avis complémentaire du 25 mars 2015, le Conseil d'Etat constate que cet amendement fait suite à une observation de sa part concernant la désignation du membre du Gouvernement en charge de l'exécution administrative de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière sur toutes les voies publiques. La commission parlementaire reprend la suggestion du Conseil d'Etat de désigner ce membre du Gouvernement comme étant „le ministre ayant les Transports dans ses attributions“ et d'ajouter que, par la suite, ce dernier sera désigné par les termes „le ministre“. Or, l'approche retenue n'est pas transposée avec la conséquence requise, alors que par exemple le paragraphe 1er, alinéa 2, et le paragraphe 3, alinéa 1er de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955 continuent à employer les termes respectifs de „ministre des Transports“ et de „ministre des Transports ou son délégué“; à son tour, le paragraphe 6, alinéa 1er du même article 2 évoque toujours les termes „Ministre des Transports“. Le Conseil d'Etat demande d'assurer sur ce point précis la cohérence stylistique à travers l'intégralité du texte de la loi soumise à modification.

La commission parlementaire décide de donner suite à cette remarque et de compléter l'article 1er comme suit:

*Au paragraphe 1er, alinéa 2, au paragraphe 3, alinéa 1er et au paragraphe 6, alinéa 1er de l'article 2 ainsi qu'aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes „ministre des Transports“, „Ministre des Transports“, „ministre des Transports ou son délégué“ et „ministre ayant les Transports dans ses attributions“ sont remplacés par le terme „ministre“.*

#### *Article II initial (nouvel article 2)*

Dans sa version initiale, l'article sous rubrique se lit comme suit:

**Art. II.** – *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 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 1er, 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:*

1. *les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,*
2. *le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,*
3. *le trajet effectué par la personne concernée pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec elle, 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 complété in fine par la phrase suivante:*

*„Il en est de même des autorisations pour l'utilisation de plaques rouges et des documents qu'un règlement grand-ducal peut prescrire en vue de l'utilisation de ces plaques.“*

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“.*

Le Conseil d'Etat constate que le texte de cet article prévoit que la compétence de délivrer les permis de conduire appartient au ministre du ressort et à son délégué. Il estime que cela se heurte aux dispo-

sitions de l'article 76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc l'organisation de son Gouvernement. Il n'est dès lors pas permis au législateur d'organiser au sein du pouvoir exécutif des délégations d'un membre du Gouvernement à un fonctionnaire. Le Conseil d'Etat s'oppose donc formellement au maintien des mots „ou son délégué“ dans le texte. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et de supprimer toutes les occurrences de l'expression „ou son délégué“ dans le texte.

Le paragraphe 1er a pour objet de remplacer la phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955, article traitant des mesures administratives que le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre dans certaines conditions à l'égard des titulaires et demandeurs de permis de conduire. Le texte proposé reste inchangé par rapport au libellé actuel, sauf à tenir compte de la modification générale énoncée sous l'article 1er. Conformément à son observation à l'endroit de l'article 1er, le Conseil d'Etat propose d'écrire „Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après désigné „le ministre“ “. La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Le paragraphe 2 de l'article sous rubrique prévoit d'insérer après le premier alinéa du paragraphe 1er de l'article 2 de la loi de 1955, un alinéa nouveau ayant comme objectif d'apporter des précisions quant à la possibilité de restreindre l'emploi du permis de conduire par la voie administrative et d'énoncer de façon limitative les trajets qui peuvent, le cas échéant, être exemptés d'une mesure administrative de retrait du permis de conduire. Il s'agit des trajets que la personne concernée est amenée à effectuer pour préserver son activité professionnelle.

En ce qui concerne l'inscription d'éventuelles mentions restrictives sur le permis de conduire, le Conseil d'Etat note à juste titre que le format du nouveau modèle de permis de conduire ne permet plus de faire figurer le libellé exhaustif de pareilles restrictions sur le permis, faute d'espace disponible à cet effet. En conformité avec l'Annexe I de la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire, il est prévu de mentionner ces restrictions sur le permis de conduire moyennant l'apposition de codes nationaux correspondants au verso du permis de conduire (rubrique 12). Dans cet ordre d'idées, il est fait abstraction de la faculté donnée par ladite directive d'inscrire d'autres mentions éventuelles dans les rubriques 13 et 14 du permis de conduire.

La Haute Corporation estime en outre qu'en maintenant dans la phrase introductive de l'article 2 de la loi de 1955 les termes „restreindre leur validité“, le texte est redondant par rapport à la nouvelle disposition que les auteurs du projet entendent introduire grâce au paragraphe 2 de l'article II. Elle est d'avis que dans la mesure où le nouvel alinéa qu'il est proposé d'insérer au paragraphe 1er de l'article 2 de la loi de 1955, règle avec précision la façon de restreindre la validité d'un permis de conduire, il y a lieu de supprimer dans la phrase introductive de l'alinéa 1er du même paragraphe les termes „restreindre leur validité“. La phrase introductive du nouvel alinéa en projet aura à son tour avantage à se lire comme suit: „Le ministre peut en outre restreindre l'usage d'un permis de conduire à certaines catégories de véhicules, à certains trajets ou à des emplois autrement limités et énumérés ci-après:“. La commission parlementaire est d'avis qu'il n'y a pas lieu de suivre le Conseil d'Etat dans sa proposition de supprimer les termes „restreindre leur validité“ dans la phrase introductive du nouvel alinéa en projet. En effet, il s'agit en l'occurrence de la possibilité pour le Ministre de limiter le permis de conduire dans le temps, alors que les restrictions dont question au paragraphe 2 ont trait à l'emploi du permis de conduire (p. ex. limitation à certains trajets).

La Commission du Développement durable se propose en outre de reprendre la proposition de la Chambre des salariés, afin de rendre les dispositions du paragraphe 2 plus générales pour tenir compte notamment du cas de parents divorcés.

Le paragraphe 3 de l'article sous rubrique a pour objet de modifier l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955, afin d'établir une distinction entre les plaques d'immatriculation et les signes distinctifs particuliers déjà mentionnés dans le texte actuel, tout en évoquant en sus les plaques rouges qui constituent aussi des éléments d'identification d'un véhicule tout en se distinguant tant des plaques d'immatriculation courantes que des signes distinctifs particuliers. Quant au fond, cette modification ne donne pas lieu à observation de la part du Conseil d'Etat, qui propose toutefois de ne pas faire référence à un règlement grand-ducal qui fixerait les conditions d'utilisation des plaques rouges, mais de compléter comme suit la phrase formant l'alinéa 1er du paragraphe 5 de l'article 2 de la loi du 14 février 1955: „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, 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.*“ La Commission du Développement durable décide de suivre la proposition du Conseil d’Etat, tout en complétant le libellé, afin de créer la base légale pour la fixation, par règlement grand-ducal, des conditions de délivrance, d’utilisation et de retrait des plaques rouges.

Les modifications reprises sous le paragraphe 4 de l’article II ont pour objet de modifier les première et deuxième phrases de l’alinéa 3 du paragraphe 5 de l’article 2 de la loi du 14 février 1955, en adaptant la terminologie en matière de taxes à celle introduite par la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l’emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l’environnement. Ces modifications ne donnent pas lieu à observation de la part de la Haute Corporation.

Les amendements parlementaires du 8 mai 2013 ont ainsi réservé le libellé suivant à l’article 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“, 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 1er, avec la teneur suivante:*

*„Dans les mêmes conditions, le ministre 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 par le libellé suivant:*

*„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“.*

Dans son avis du 12 juillet 2013, le Conseil d’Etat est d’avis que les allègements que la commission parlementaire entend apporter aux exceptions à un retrait administratif du permis de conduire, à l’endroit du paragraphe 2 de cet article, remettent en cause la volonté des auteurs du projet gouvernemental ayant souhaité limiter la portée des exceptions pour renforcer l’effet dissuasif de la mesure administrative ou judiciaire. Le Conseil d’Etat est en outre d’avis que la formule rédactionnelle avancée par les auteurs des amendements parlementaires pour faire jouer les exceptions contient nombre de points prêtant à interprétation, source potentielle de nouvelles contestations devant les juridictions. Il propose donc de maintenir le libellé initial. Si la Chambre des députés n’entendait pas suivre sur ce point les observations qui précèdent, le Conseil d’Etat proposerait à titre tout à fait subsidiaire de revoir la rédaction prévue afin d’éviter l’insertion d’une phrase entière dans l’énumération reprise au nouvel alinéa 2. Par voie de conséquence, il suggérerait de limiter le libellé du point b) au texte suivant: „b) le trajet d’aller et de retour ... lieu du travail.“ Par ailleurs, l’alinéa 2 nouveau serait dans ces conditions complété par une deuxième phrase rédigée comme suit: „Le trajet visé au point b) de la phrase précé-

dente peut ne pas être ... s'adonner à son occupation professionnelle". La lisibilité de l'ajout y gagnerait sensiblement. La Commission décide de suivre le Conseil d'Etat pour ce qui est de revoir la rédaction du point b) de l'alinéa 2. L'article 2 se lira donc comme suit:

**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“, 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 1er, avec la teneur suivante:*

*„Dans les mêmes conditions, le ministre 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,*

*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. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente 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) *L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:*

*„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“.*

### *Article III initial (nouvel article 3)*

Cet article a comme objet de modifier le paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi de 1955, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points. Il se propose 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. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

**Art. III.** – Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la même loi 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 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)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
5)	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
6)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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,</li> <li>– 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</li> </ul>	4 points
7)	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
8)	le délit de fuite	4 points
9)	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
10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, 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 points
11)	<p>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, 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 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré</p> <p>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</p>	2 points
12)	<p>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, 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</p> <p>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</p>	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 4) 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 intervéhiculaire 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 motorcycle, 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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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</li> <li>– 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</li> <li>– 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</li> </ul>	1 point

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.

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'utilisateur 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 a décidé d'amender l'article afin de prévoir les réductions de points suivantes:

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

*Examen des rubriques du tableau de l'article 3:*

Selon le Conseil d'Etat, les auteurs manquent d'expliquer pourquoi ils entendent affecter d'une perte de 4 points la contravention grave inscrite à la rubrique 4 du 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, et alors le nombre de points à retirer devrait en toute conséquence se limiter à 2. Or, 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 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.

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 sanctionné 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. 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.

Au regard de ce qui précède, les amendements parlementaires du 8 mai 2013 ont réservé le libellé suivant à l’article 3:

**Art. 3.** (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)	<i>l’homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution</i>	<i>6 points</i>
2)	<i>le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d’un véhicule un des délits prévus à l’article 12</i>	<i>6 points</i>

3)	<i>le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis</i>	<i>6 points</i>
4)	<i>les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution</i>	<i>4 points</i>
5)	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>– 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,</i></li> <li><i>– 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</i></li> </ul>	<i>4 points</i>
6)	<i>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</i>	<i>4 points</i>
7)	<i>le délit de fuite</i>	<i>4 points</i>
8)	<i>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</i>	<i>4 points</i>
9)	<i>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</i>	<i>3 points</i>
10)	<i>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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</i>	<i>3 points</i>
11)	<p><i>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré</i></p> <p><i>pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré</i></p>	<i>2 points</i>
12)	<p><i>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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</i></p> <p><i>pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré</i></p>	<i>2 points</i>
13)	<i>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</i>	<i>2 points</i>
14)	<i>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</i>	<i>2 points</i>



15)	<i>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</i>	2 points
16)	<i>l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité</i>	2 points
17)	<i>l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit</i>	2 points
18)	<i>l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs</i>	2 points
19)	<i>l'inobservation d'un signal C, 1a</i>	2 points
20)	<i>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</i>	2 points
21)	<i>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</i>	2 points
22)	<i>le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation</i>	2 points
23)	<i>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</i>	2 points
24)	<i>le défaut pour le conducteur d'un motorcycle, 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</i>	2 points
25)	<ul style="list-style-type: none"> <li><i>– 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</i></li> <li><i>– 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</i></li> <li><i>– 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</i></li> </ul>	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 1er 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 1er janvier 2014.

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

A la lumière de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat, la commission parlementaire décide ce qui suit:

- quant à la rubrique 1 du paragraphe 1, le Conseil d'Etat est d'avis que l'homicide involontaire, en ce qu'il est synonyme d'extinction de vies humaines, aurait mérité un retrait de points susceptible de le distinguer des autres délits. La Commission décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat et de garder un retrait de 6 points pour l'homicide involontaire, la distinction préconisée par le Conseil d'Etat se faisant au niveau des sanctions pénales (emprisonnement et amende);
- quant aux rubriques 9 et 10 du paragraphe 1, le Conseil d'Etat note que la distinction qu'il est prévu de retenir au niveau des contraventions graves ne tient que très partiellement compte de la logique à laquelle la commission parlementaire se réfère. Dans son avis du 23 octobre 2012, le Conseil d'Etat avait souligné la nécessité de garder le parallélisme entre le degré de sévérité de la sanction pénale et le nombre de points à retirer. Certes, selon l'approche de la commission parlementaire, il n'y aura pas de contravention grave comportant le retrait d'un nombre de points égal à celui valant pour les délits. Il reste par contre que certaines contraventions graves, pourtant sanctionnées dans leur ensemble par les mêmes peines pénales, seront assorties d'un retrait de 3 points et d'autres d'un retrait de seulement 2 points, sans qu'a priori des motifs à la base de pareille distinction soient fournis. Le Conseil d'Etat apprécierait hautement que cette tâche d'arbitraire soit éliminée du catalogue. La Commission décide d'introduire un amendement afin de porter la réduction de 3 points à 4 points, comme cela était prévu dans le projet de loi initial. En effet, tant l'analyse des bilans des accidents routiers des années écoulées que la nature et l'évolution des infractions répertoriées dans le système du permis à points révèlent que la vitesse et l'alcool constituent les principales causes (présumées) des accidents et que le nombre des infractions et surtout celui des infractions susvisées est en augmentation;
- quant à la rubrique 20 du paragraphe 1, le Conseil d'Etat note que la commission parlementaire n'a pas jugé indiqué de remplacer le terme „inter-véhiculaire“ nonobstant le fait que le mot n'existe pas dans la langue française et que le terme suggère tant l'espace entre deux véhicules qui se suivent que celui entre deux véhicules qui se croisent ou se dépassent. Le Conseil d'Etat estime que la règle devrait uniquement s'appliquer au conducteur qui ne respecte pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui le précède. Afin de donner suite à cette remarque, la Commission du Développement durable décide d'amender ce point comme suit: „20) *l'inobservation d'une distance, **par rapport au véhicule qui précède**, 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*“;
- quant à la rubrique 22 du paragraphe 1, le Conseil d'Etat attire l'attention de la Chambre des députés sur un problème récurrent concernant la désignation des représentants de la Police grand-ducale dans les textes de loi. Le législateur a en effet pris l'habitude de viser les „fonctionnaires“ ou les „membres de la Police grand-ducale“ sans préciser que la notion ne doit concerner que les fonctionnaires relevant du cadre policier au sens de l'article 18 de la loi modifiée du 31 mai 1999 concernant la Police et l'Inspection générale de la Police. La commission décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat, alors qu'une telle modification dépasserait le cadre du présent projet de loi. En effet, il faudrait adapter la terminologie dans tous les textes législatifs concernés;
- quant à la rubrique 25 du paragraphe 1, la Commission propose de porter la réduction d'1 point à 2 points;
- elle propose en outre d'ajouter *in fine* une nouvelle rubrique 26) libellée comme suit: „26) *l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation: 2 points*“. Cette disposition vise à retirer des points au conducteur qui utilise notamment une tablette en conduisant, infraction qui n'est pas encore prévue dans le barème. En effet, le conducteur qui utilise sa tablette voit son attention détournée et constitue un risque pour la sécurité routière;

- quant au paragraphe 2 de l'article 3, le Conseil d'Etat note que le paragraphe 5 de l'article 2bis de la loi de 1955 prévoit actuellement qu'en vue de la reconstitution intégrale du capital de 12 points, le titulaire d'un permis de conduire ayant perdu des points doit justifier ne plus avoir commis de nouvelle infraction susceptible de lui faire perdre des points pendant un délai de 3 ans. La commission parlementaire entend maintenir le délai de 3 ans uniquement dans l'hypothèse où l'une au moins des infractions commises a entraîné une perte d'au moins 3 points. Dans les autres cas, la mesure légale en question est allégée en ramenant ce délai de 3 à 2 ans. Le Conseil d'Etat note que cette modification va dans le sens contraire des intentions affichées par les auteurs du projet de loi de rendre plus sévères les effets du système légal en place en matière de retrait de points. Suite à un bref échange de vues et, avec l'abstention du groupe politique CSV, la commission parlementaire décide de suivre le Conseil d'Etat en ce qui concerne la réduction du délai de récupération de 3 à 2 ans pour les infractions donnant lieu à la perte de moins de 3 points et de ne pas modifier la législation actuellement en vigueur. Le paragraphe 2 de l'article 3 est donc supprimé;
- quant au paragraphe 3 (nouveau paragraphe 2) de l'article 3, le Conseil d'Etat note que, dans la mesure où le paragraphe 1er de l'article sous rubrique comporte des sanctions plus sévères que celles prévues par le régime légal en vigueur, le principe de la non-rétroactivité des sanctions de nature pénale est de plein droit applicable. Il en est de même du corollaire de ce principe qui veut que si la peine établie au moment du jugement diffère de celle du temps de l'infraction, c'est la peine la moins forte qui est appliquée. La Haute Corporation est donc d'avis que l'alinéa 1er du paragraphe 3 est superfétatoire. La Commission donne suite à cette remarque et supprime l'alinéa 1er de ce paragraphe.

Pour ce qui est du libellé de l'alinéa 2, il conduit à prévoir une perte de points plus sévère en relation avec les infractions commises avant l'entrée en vigueur de la loi, si la condamnation judiciaire afférente ne devient effective qu'après la date de cette entrée en vigueur. Dans la mesure où le principe de la non-rétroactivité de la loi pénale n'est pas respecté, le Conseil d'Etat s'oppose formellement au texte proposé. Afin de rendre la disposition conforme à ce principe, il y a lieu de continuer à appliquer les dispositions actuelles aux infractions commises avant la prise d'effets de la loi en projet, et de n'appliquer les mesures plus sévères qu'aux infractions commises à partir de cette date, peu importe que l'infraction en question fasse l'objet d'un avertissement taxé ou d'une condamnation au pénal. La commission parlementaire décide de donner suite à cette opposition formelle et de libeller comme suit l'alinéa 2: „(2) Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015.“

Cet amendement implique également de supprimer l'alinéa 3, qui devient sans objet

Au regard de ce qui précède, l'article 3 se lira comme suit:

**Art. 3.** (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)	<i>l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution</i>	<i>6 points</i>
2)	<i>le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12</i>	<i>6 points</i>
3)	<i>le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis</i>	<i>6 points</i>
4)	<i>les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution</i>	<i>4 points</i>
5)	<i>– 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</i>	<i>4 points</i>

6)	<i>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</i>	<i>4 points</i>
7)	<i>le délit de fuite</i>	<i>4 points</i>
8)	<i>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</i>	<i>4 points</i>
9)	<i>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</i>	<b><i>4 points</i></b>
10)	<i>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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</i>	<b><i>4 points</i></b>
11)	<i>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré</i> <i>pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré</i>	<i>2 points</i>
12)	<i>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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</i> <i>pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré</i>	<i>2 points</i>
13)	<i>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</i>	<i>2 points</i>
14)	<i>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</i>	<i>2 points</i>
15)	<i>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</i>	<i>2 points</i>
16)	<i>l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité</i>	<i>2 points</i>
17)	<i>l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit</i>	<i>2 points</i>
18)	<i>l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs</i>	<i>2 points</i>
19)	<i>l'inobservation d'un signal C, 1a</i>	<i>2 points</i>

20)	<i>l'inobservation d'une distance, <b>par rapport au véhicule qui précède</b>, correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération</i>	2 points
21)	<i>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</i>	2 points
22)	<i>le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation</i>	2 points
23)	<i>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</i>	2 points
24)	<i>le défaut pour le conducteur d'un motorcycle, 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</i>	2 points
25)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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</li> <li>– 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</li> <li>– 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</li> </ul>	2 points
26)	<u><i>l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation</i></u>	2 points

*(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.*“

*(2) Le présent article 3 entre en vigueur le 1er 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 1er juin 2015.*

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

Dans son deuxième avis complémentaire du 25 mars 2015, le Conseil d'Etat note que les modifications apportées aux rubriques 9 et 10 du paragraphe 1er de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955 tiennent compte de l'observation du Conseil d'Etat de retirer de façon générale le même nombre de points pour des infractions considérées comme „contraventions graves“ aux termes de l'article 7 de la même loi.

Le redressement rédactionnel apporté à la rubrique 20 du même paragraphe répond à une demande du Conseil d'Etat. Toutefois, en vue de supprimer le terme „inter-véhiculaire“ que les dictionnaires ne connaissent pas, le Conseil d'Etat propose d'écrire: „20) l'inobservation en-dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes,“. La Commission fait sienne cette proposition.

La modification de la rubrique 26) comportant le retrait de deux points en cas d'utilisation d'un appareil doté d'un écran qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation ne donne pas lieu à observation quant au fond. Le Conseil d'Etat note cependant que la rédaction retenue s'écarte de celles des autres rubriques, alors qu'il est précisé que le retrait de points n'est possible que lorsque cet écran est utilisé par le conducteur „d'un véhicule en mouvement“. Cette précision pourrait au même titre figurer dans le libellé de plusieurs des autres rubriques du relevé faisant l'objet de l'alinéa 1er du paragraphe 1er de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955. Le Conseil d'Etat demande soit que les autres rubriques concernées soient adaptées dans le même sens, soit qu'il soit fait abstraction des termes „en mouvement“ à la nouvelle rubrique 26. Par ailleurs, le texte retenu pourrait être simplifié en remplaçant les termes „d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran“ par „d'un appareil doté d'un écran allumé“. La Commission décide de suivre partiellement le Conseil d'Etat en ce sens que les termes „d'un appareil en fonctionnement doté d'un écran“ sont remplacés par „d'un appareil doté d'un écran allumé“. Toutefois, à l'instar de la rubrique 25 qui a trait à l'utilisation du téléphone, les termes „d'un véhicule en mouvement“ sont gardés pour permettre par exemple à un conducteur d'utiliser un tel dispositif quand le véhicule se trouve à l'arrêt, par exemple en cas d'accident.

La suppression décidée par la commission parlementaire du paragraphe 2 de l'article 3 du projet de loi ne donne pas lieu à observation.

En ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 3 (renuméroté paragraphe 2 à la suite de la suppression du paragraphe 2), la commission parlementaire a décidé de donner suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat en ce qui concerne l'effet rétroactif que comportait le texte qui a fait l'objet de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat du 12 juillet 2013. La modification prévue permet au Conseil d'Etat de lever son opposition formelle, à condition qu'avant le 1er juin 2015 la procédure législative en cours puisse être terminée et la loi en projet entrer en vigueur.

Au regard de ce qui précède l'article sous rubrique se lira comme suit:

**Art. 3. (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)	<i>l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution</i>	<i>6 points</i>
2)	<i>le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12</i>	<i>6 points</i>
3)	<i>le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis</i>	<i>6 points</i>
4)	<i>les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution</i>	<i>4 points</i>
5)	<i>– 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</i>	<i>4 points</i>

6)	<i>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</i>	4 points
7)	<i>le délit de fuite</i>	4 points
8)	<i>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</i>	4 points
9)	<i>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</i>	4 points
10)	<i>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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</i>	4 points
11)	<i>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré</i> <i>pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré</i>	2 points
12)	<i>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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</i> <i>pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré</i>	2 points
13)	<i>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</i>	2 points
14)	<i>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</i>	2 points
15)	<i>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</i>	2 points
16)	<i>l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité</i>	2 points
17)	<i>l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit</i>	2 points
18)	<i>l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs</i>	2 points
19)	<i>l'inobservation d'un signal C, 1a</i>	2 points

20)	<i>l'inobservation, en dehors des agglomérations, d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins 2 secondes</i>	2 points
21)	<i>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</i>	2 points
22)	<i>le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation</i>	2 points
23)	<i>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</i>	2 points
24)	<i>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</i>	2 points
25)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <i>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</i></li> <li>– <i>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</i></li> <li>– <i>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</i></li> </ul>	2 points
26)	<i>l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation</i>	2 points

(2) Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015.

#### Article IV initial (nouvel article 4)

Cet article modifie l'article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

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

„**Art. 3.** Le ministre ayant les Transports dans ses attributions est habilité à délivrer des autorisations individuelles et à édicter des prescriptions spéciales concernant:

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 service d'autobus et d'autocars sans l'observation de certaines dispositions à édicter par règlement d'administration publique;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;



6. l'usage, sur les véhicules routiers, de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux ainsi que de plaques, de numéros ou de signes d'identification spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile;
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, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg.“

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. Il rappelle qu'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:“. 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 donc la teneur suivante:

*Art. 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 trainés 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'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;*
- 6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;*
- 7. les compétitions sportives sur les voies publiques;*
- 8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;*
- 9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg.“*

*Article V initial (nouvel article 5)*

Le présent article vise à remplacer l'article 4 de la loi de 1955 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). Dans sa version initiale, l'article se lit comme suit:

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

*„Un règlement grand-ducal déterminera les matières suivantes:*

- 1. les conditions d'aptitude médicales à remplir en vue de l'obtention du permis de conduire;*
- 2. les conditions d'admission des instructeurs agréés, les matières de l'examen auquel les candidats-instructeurs devront se soumettre ainsi que le matériel et les locaux dont les instructeurs doivent disposer;*
- 3. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories;*
- 4. le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.“*

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 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. 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. 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. 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 4*bis* (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:

**Art. 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 VI initial (nouvel article 6)*

L'article sous rubrique a pour objet de modifier l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

**Art. VI.**– *L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:*

- 1. La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er 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. 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. Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1er avec le libellé suivant:*

*„Dans le cadre de la première immatriculation au Luxembourg d'un véhicule ayant préalablement été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, il peut être renoncé au contrôle technique prévu sous 1° du deuxième alinéa, si le véhicule en question est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité, qui a été délivré par les autorités compétentes du prédit Etat membre et pour lequel les conditions de validité au Luxembourg sont arrêtées par règlement grand-ducal.“*

- 4. Le nouvel alinéa 6 du paragraphe 1er est remplacé par le texte suivant:*

*„Le contrôle technique prévu dans l'hypothèse sous 4° du deuxième alinéa doit avoir lieu avant la remise en circulation du véhicule transformé, sauf dans le cas où le véhicule est soumis au contrôle technique périodique et qu'il est satisfait aux conditions suivantes:*

- a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité pour une durée résiduelle d'au moins six semaines;*
- b) la transformation du véhicule ne donne pas lieu au changement d'une donnée du certificat d'immatriculation;*
- c) le véhicule ne fait pas l'objet d'une transcription au nom d'un autre propriétaire ou détenteur;*
- d) la transformation a été réalisée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes par un expert-technicien dans un atelier de transformation légalement établi dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen et pouvant justifier, dans ce pays, d'une autorisation de commerce pour procéder à des réparations ou à des transformations de véhicules routiers;*
- e) la transformation est documentée par une „Attestation de transformation“, dont le modèle et les modalités de délivrance sont fixés par règlement grand-ducal.“*

- 5. Le premier tiret du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:*

*„– ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule;“*

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 1er 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.“. Cet amendement fera l'objet d'un nouveau paragraphe (1) de l'article 6. 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 1er 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 1er 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 1er 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 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 1er 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.

En ce qui concerne le paragraphe 4 (nouveau paragraphe (5)), le Conseil d'Etat est perplexe 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 1er 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 au contrôle technique avant l'échéance du certificat qui le couvre au moment de sa transformation technique.

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

*„(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 les propositions du 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:

**Art. 6.** *L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:*

*(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er 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.“*

*(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er 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:“*

*(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;“*

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

*„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.*"

(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'agrégation du véhicule, de son certificat de conformité ou de son certificat d'immatriculation.*"

(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 VII initial*

Cet 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.

Le Conseil d'Etat s'oppose à la possibilité de conférer de telles prérogatives à des agents non assermentés et propose 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] permettre 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 VII. Le barème de la réduction des points prévu à l'article 3 du présent projet de loi est adapté en conséquence.

*Article VIII initial (nouvel article 7)*

L'article sous rubrique a pour objet de remplacer l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955 qui a, entre autres, trait aux contraventions graves. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

**Art. VIII.**– 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 intervéhiculaire 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.



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

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

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 rubrique.

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.

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 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, la „accès interdit“ (sixième tiret), le Conseil d'Etat réitère sa critique que cet ajout 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 contresens de la circulation automobile autorisée dans les rues à sens unique, il doute de la pertinence de la démarche. La commission parlementaire décide pourtant de maintenir l'inobservation du signal C, là 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 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 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 VII (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. 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).“

Les amendements parlementaires réservent donc le libellé suivant à l'article 7:

*Art. 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;
- 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 ou 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).

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

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

A la lumière de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat et suite aux décisions prises à l'endroit de l'article 3 du projet sous rubrique, la Commission du Développement durable décide de:

- modifier le libellé du neuvième tiret afin de donner suite à la remarque du Conseil d'Etat selon laquelle la règle devrait uniquement s'appliquer au conducteur qui ne respecte pas une distance suffisante par rapport au véhicule qui le précède;
- ajouter *in fine* du deuxième alinéa un nouveau tiret libellé comme suit: „– inobservations des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran.“

Au regard de ce qui précède, l'article 7 se lira comme suit:

**Art. 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;
- 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 **correspondant à un temps** inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération **par rapport au véhicule qui précède**;
- 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 ou 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);

– *inobservations des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran.*

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

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

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat est d'avis que, même si quant à la structure de l'article à modifier le texte de l'amendement adopte celle du libellé actuel de l'article 7, la lecture des dispositions et les références qui y sont faites seraient simplifiées si les tirets de l'énumération étaient remplacés par des lettres alphabétiques suivies d'une parenthèse fermante. Si la Chambre des députés décidait de le suivre sur ce point, il pourrait d'ores et déjà marquer son accord avec une telle modification.

Dans la ligne de la proposition de texte formulée ci-avant à l'endroit de la rubrique 20) dans le cadre de l'examen de l'amendement 2, le Conseil d'Etat propose de rédiger comme suit le texte figurant au neuvième tiret (point i) selon le Conseil d'Etat):

- „i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède;“ La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

Quant au quinzième et dernier tiret (point o) selon le Conseil d'Etat), le Conseil d'Etat se réfère à sa proposition de texte formulée à l'endroit de l'amendement 2 ci-avant en ce qui concerne plus particulièrement la nouvelle rubrique 26 à insérer au tableau repris à l'alinéa 1er du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955 et propose d'écrire:

- „o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.“ La commission parlementaire fait sienne cette proposition.

L'article sous rubrique se lira donc comme suit:

*Art. 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:*

- a) vitesse dangereuse selon les circonstances;*
- b) 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;*
- c) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;*
- d) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;*
- e) 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;*
- f) inobservation du signal C,1a;*
- g) omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;*
- h) inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;*
- i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède;*
- j) infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;*
- k) 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;*

- l) *conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;*
- m) *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;*
- n) *défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);*
- o) *inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.*

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

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

#### *Article IX (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 parcage. Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation quant à cet article qui se lit comme suit:

*Art. 8. L'article 10bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant:*

*„Art. 10bis. Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule.“*

#### *Article X (nouvel article 9)*

Cet article 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 1er 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 1er de l'article sous rubrique, 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 1er 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 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)). La commission parlementaire décide de ne pas supprimer le dernier tiret du point 3. du paragraphe 3 (ancien), paragraphe 2 nouveau.

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) et c) 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 1er 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 superfétatoires, 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.

Les amendements parlementaires du 8 mai 2013 ont dès lors réservé le libellé suivant à l'article 9:

*Art. 9. L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:*

„**Art. 12.**

*Paragraphe 1er*

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

*2. 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'adé-



quation 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 paragraphes 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 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances ci-après:

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

Substance	Taux (ng/mL)
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylecgonine	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:

- 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
- 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:

- en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10;
- en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels;
- 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,

3. 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 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.

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 1er 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 1er 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 1er, 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 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux 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 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 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 XI initial (nouvel article 10)*

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

Pour tenir compte des remaniements à l'endroit de l'article X (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (1) à l'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:

**(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 (nouvel 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 1er (paragraphe 2 nouveau) de l'article sous rubrique. Vu les remarques déjà formulées à l'égard de l'article 2, la commission parlementaire propose d'amender le paragraphe 1er (paragraphe 2 nouveau) de l'article 11 (ancien), article 10 nouveau du projet de loi comme suit:

„(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.“**

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 X (article 9 nouveau), la commission parlementaire propose l'insertion d'un nouveau paragraphe (5) à l'article XI (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:

**„(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 autres 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.

Au regard de ce qui précède, l'article 10 sera libellé comme suit:

**Art. 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.“*

Lors de sa réunion du 14 janvier 2015, la Commission a fait siennes les remarques d'ordre rédactionnel émises dans l'avis complémentaire du Conseil d'Etat à l'endroit de l'article 13, paragraphe 1er, alinéa 2, ainsi qu'à l'endroit de l'article 13, point b du paragraphe 2. L'article 10 se lira donc comme suit:

**Art. 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 en cas de 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. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente 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 XII (article 11 nouveau)*

Cet article 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 5366 devenu 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.

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 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. 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.“

La commission parlementaire note 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 sous rubrique est donc maintenu dans sa version initiale.

**Art. 11.** *L'alinéa 1 de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par la disposition suivante:*

*„En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale.“*

#### *Article XIII (article 12 nouveau)*

Cet article 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, qui 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. 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. C'est donc 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:

*Art. 12. Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé 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.“*

Dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013, le Conseil d'Etat rappelle que, dans son avis du 23 octobre 2012, il avait assorti d'une opposition formelle ses critiques relatives à la façon dont les auteurs du projet gouvernemental entendaient faire droit à la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne qui a jugé contraire aux exigences du droit européen le fait de placer un contrevenant non résident de l'Etat de l'infraction dans une situation considérablement plus difficile et plus onéreuse qu'un résident de l'Etat de l'infraction. Par le biais des amendements parlementaires du 8 mai 2013, la Commission du Développement durable a proposé de fixer dorénavant le maximum de la consignation à un montant égal au maximum des amendes contraventionnelles prévues à l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Ce montant pourrait en outre être augmenté du montant des frais de justice. Dans ces conditions, le montant réglementaire de la consignation pourrait représenter jusqu'au quintuple, voire au sextuple ou au décuple de l'avertissement taxé actuellement appliqué, sans compter le montant des frais de justice susceptibles de s'y ajouter. Dans ces conditions, le Conseil d'Etat ne peut que constater que le texte de l'amendement proposé ne constitue pas vraiment une avancée par rapport à la disposition critiquée. Il ne se voit dès lors pas à même de lever son opposition formelle du 23 octobre 2012. Il pourrait tout au plus s'accommoder d'une disposition prévoyant pour la consignation un montant correspondant à celui de l'avertissement taxé, mais augmenté d'un taux restant sensiblement en dessous de 50%. Quant aux frais de justice, le montant forfaitaire pour couvrir ceux-ci devrait être choisi en sorte que le cumul avec celui de la consignation proprement dite reste également de façon significative en dessous de la barre correspondant à 150% du montant de l'avertissement taxé.

Afin de répondre à cette opposition formelle, la Commission décide de faire correspondre le montant de la somme à consigner à celle de l'avertissement taxé et de faire par ailleurs abstraction des frais de justice. L'article 12 amendé se lira donc comme suit:

*Art. 12. Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé 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. **Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.**“*

Dans son deuxième avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate que l'amendement tient compte de l'opposition formelle relative à l'alinéa 1er de l'article 16 de la loi précitée du 14 février 1955 que le Conseil d'Etat avait confirmée dans son avis complémentaire du 12 juillet 2013. L'opposition formelle en devient sans objet.

#### *Article XIV (article 13 nouveau)*

L'article sous rubrique 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 paragraphes 1er et 3 prévoient d'apporter au paragraphe 1er 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 1er 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 1er 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 1er de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955.

Le libellé de l'article 13 nouveau sera donc le suivant:

**Art. 13.** *A l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes:*

(1) *A l'alinéa premier du paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:*

*„dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.“*

(2) *L'alinéa premier du même paragraphe 1er est complété in fine par un point 5) libellé comme suit:*

*„5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“*

(3) *A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:*

*„dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.“*

(4) *A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 4) est remplacé par le libellé suivant:*

*„4) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“*

#### *Article XV (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 rubrique qui ne donne dès lors pas lieu à observation de sa part. L'article se lira donc comme suit:

**Art. 14.** *Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:*

*„a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier; d'un signe distinctif particulier ou d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges;“*

#### *Article XVI*

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.

## XI. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

\*

### 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

**Art. 1er.** Au paragraphe 1er, alinéa 2, au paragraphe 3, alinéa 1er et au paragraphe 6, alinéa 1er de l'article 2 ainsi qu'aux articles 2bis, 3, 4bis, 4ter, 5 et 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, les termes „ministre des Transports“, „Ministre des Transports“, „ministre des Transports ou son délégué“ et „ministre ayant les Transports dans ses attributions“ sont remplacés par le terme „ministre“.

**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“, 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 1er, avec la teneur suivante:
- „Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:
- c) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
  - d) 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,
- 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. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente 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) L'alinéa premier du paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:
- „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“.

**Art. 3.** (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:

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
----	--	----------

2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur 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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 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,</li> <li>- 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</li> </ul>	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 points
10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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 points
11)	<p>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré</p> <p>pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré</p>	2 points
12)	<p>la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, 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</p> <p>pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré</p>	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, en dehors des agglomérations, d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins 2 secondes	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 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)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– 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</li> <li>– 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</li> <li>– 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</li> </ul>	2 points
26)	l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation	2 points

(2) Les dispositions du paragraphe (1) n'ont d'effet que pour les infractions commises à partir du 1er juin 2015.

**Art. 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'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;
6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;
9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg.“

**Art. 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:

3. 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;
4. les matières d'examen pour les permis de conduire des différentes catégories.“

**Art. 6.** L'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit:

(1) Le premier alinéa du paragraphe 1er 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.“

(2) La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1er 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:“

(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;“

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

„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.“

(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.“

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

„– ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule;“

**Art. 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:

- a) vitesse dangereuse selon les circonstances;
- b) 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;
- c) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
- d) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
- e) 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;
- f) inobservation du signal C,1a;
- g) omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;
- h) inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
- i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède;
- j) infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
- k) 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;
- l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
- m) 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;
- n) défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);
- o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation.



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

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

**Art. 8.** L'article 10bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 10bis.** Toute personne qui met en circulation sur la voie publique un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, est punie d'une amende de 251 à 1.000 euros. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible de la même peine s'il a toléré la mise en circulation dudit véhicule.“

**Art. 9.** L'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par le libellé suivant:

„**Art. 12.**

#### Paragraphe 1er

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

2. 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 paragraphes 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 1er, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi que tout piéton impliqué dans un accident, dont l'organisme comporte la présence d'une des substances 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

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/mL)</i>
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:

- iv. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus au point 10;
- v. en cas d'accident de circulation qui a causé des dommages corporels;
- vi. 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 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.

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 1er 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 1er 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 1er, 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 1er.

2. Les frais de l'examen de la sueur, de l'examen de la salive, de l'examen sommaire de l'haleine, de l'examen de l'air expiré, de la prise et de l'analyse d'urine, de la prise et de l'analyse du sang

et de l'examen médical ainsi que les frais de déplacement et d'établissement de procès-verbaux 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 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 dresse et tient à jour une liste des tests reconnus.

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

**Art. 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 en 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.

Le trajet visé au point b) de la phrase précédente 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.“

**Art. 11.** L'alinéa 1 de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par la disposition suivante:

„En cas de contraventions punies en conformité des dispositions de l'article 7 ainsi qu'en cas de contraventions à la législation sur les transports routiers, des avertissements taxés peuvent être

décernés par les membres de la police grand-ducale habilités à cet effet par le directeur général de la police grand-ducale.“

**Art. 12.** Le premier alinéa de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé 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, 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. Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.“

**Art. 13.** A l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes:

- (1) A l'alinéa premier du paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:  
„dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.“
- (2) L'alinéa premier du même paragraphe 1er est complété *in fine* par un point 5) libellé comme suit:  
„5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“
- (3) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 1) est complété par le libellé suivant:  
„dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.“
- (4) A l'alinéa 2 du même paragraphe 1er, le point 4) est remplacé par le libellé suivant:  
„4) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.“

**Art. 14.** Le point a) de l'article 1er de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le texte suivant:

„a) des demandes en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'identification pour un véhicule routier, d'un signe distinctif particulier ou d'une autorisation pour l'utilisation de plaques rouges;“

Luxembourg, le 23 avril 2015

*La Présidente-Rapportrice,*  
Josée LORSCHÉ

