

N° 6714⁹**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2014-2015

PROJET DE LOI**portant création du système de contrôle et de sanction automatisé et modification de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(2.7.2015)

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, David WAGNER et Serge WILMES, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 4 septembre 2014 par le Ministre du Développement durable et des Infrastructures.

Le Conseil d'Etat a émis son avis le 2 juin 2015.

La Chambre de commerce a rendu son avis le 6 octobre 2014; la Chambre des salariés le 30 octobre 2014 et la Chambre des métiers le 8 décembre 2014.

L'avis du Parquet général date du 11 février 2015, celui du Parquet du Tribunal d'Arrondissement de Luxembourg du 21 janvier 2015 et celui du Parquet du Tribunal d'Arrondissement de Diekirch du 8 janvier 2015. L'avis de la Commission nationale pour la protection des données date quant à lui du 25 février 2015.

Le 29 septembre 2014, la Commission du Développement durable a désigné Mme Josée Lorsché comme rapportrice. Elle a également examiné le projet de loi. Elle a examiné l'avis du Conseil d'Etat en date du 8 juin 2015 et adopté une série d'amendements parlementaires.

L'avis complémentaire du Conseil d'Etat date du 30 juin 2015. La commission parlementaire a examiné cet avis complémentaire le 2 juillet 2015.

La Commission du Développement durable a examiné et adopté le présent rapport au cours de la même réunion du 2 juillet 2015.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES

Le projet de loi sous rubrique s'inscrit dans la philosophie du plan d'action „sécurité routière“ 2014-2018 ancrée dans la stratégie gouvernementale „vision zéro“ qui a pour objectif de réduire de façon considérable le nombre de tués et de blessés graves sur les routes et de renforcer la lutte contre l'insécurité routière. L'aggravement des sanctions liées au permis de conduire et l'installation de radars figurent parmi les mesures prioritaires définies par le Gouvernement pour atteindre l'objectif visé. A

cette fin, le projet de loi vise à mettre en place un système de contrôle et de sanction automatisés (CSA) des infractions routières (radars fixes et mobiles) en vue de dissuader les excès de vitesse et d'autres comportements dangereux, à l'instar des modèles en vigueur dans d'autres pays de l'Union européenne.

L'analyse des bilans annuels a révélé que la vitesse reste la première cause des accidents routiers. 48 pour cent des accidents mortels et 35 pour cent des accidents avec dégâts corporels qui se sont produits au cours de l'année 2014 étaient notamment le résultat d'une vitesse inappropriée. Ces chiffres confirment la tendance des années précédentes qui sont reprises dans le tableau suivant:

	<i>Accidents mortels</i>	<i>Accidents corporels</i>
2014	48%	35%
2013	39%	36%
2012	47%	25%
2011	47%	28%
2010	41%	35%
2009	32%	34%

L'objectif poursuivi par le Gouvernement dans le cadre de ce projet de loi est d'améliorer la sécurité routière en ce sens que le système CSA est censé permettre d'effectuer des contrôles en particulier à des endroits réputés dangereux sans qu'un contrôle ne puisse être organisé par les forces de l'ordre vu la configuration des lieux. Dans cet ordre d'idées, il est prévu d'installer des appareils de contrôle automatisé sur des sites dont le choix a fait l'objet d'examen approfondis. A cette fin, le groupe de travail „audits de sécurité“, qui fonctionne sous la présidence de l'Administration des Ponts et Chaussées et qui réunit tous les acteurs et experts concernés, a reçu pour mission d'identifier, sur base d'une analyse approfondie de l'accidentologie, les endroits les plus dangereux sur le réseau routier luxembourgeois en vue d'y installer des radars, sous condition de faisabilité technique.

Force est de constater que le non-respect des limitations de vitesse est devenu un comportement habituel pour un grand nombre des conducteurs. De par son effet dissuasif, le système CSA permettra d'augmenter sensiblement le nombre de contrôles routiers pouvant être effectués, et d'améliorer par ce moyen la vigilance des conducteurs quant au respect des vitesses réglementaires. Par ailleurs, la disponibilité des forces de l'ordre pour accomplir d'autres missions que celles de contrôle pourra être augmentée du fait que les radars fonctionnent de façon automatique.

Le système CSA qui vise à faciliter la constatation d'infractions au Code de la Route sans interception des véhicules, permet la mise en place de trois systèmes différents:

- un système d'appareils fixes implantés dans des cabines le long des axes routiers,
- un système d'appareils mobiles, embarqués dans des véhicules pour sécuriser le réseau non couvert par des contrôles réguliers,
- un système d'appareils dit „de parcours“ qui mesure la vitesse moyenne sur une distance donnée.

Dans une première phase, il est prévu d'installer 26 dispositifs de contrôle, à savoir une répartition entre 20 équipements fixes et 6 équipements embarqués afin de détecter de façon systématique les excès de vitesse aux endroits choisis. Toutefois, le système CSA est conçu de manière à pouvoir détecter également d'autres comportements non réglementaires constituant une atteinte grave à la sécurité routière, comme notamment le non-respect des feux rouges, le non-port de la ceinture de sécurité et l'usage d'un téléphone mobile. Tous les véhicules, sans distinction du pays de leur immatriculation, tombent sous le champ d'application du projet de loi. Cette égalité de traitement joue également pour les véhicules de société, de service et de location.

Il est évident que dans le cadre de la mise en place du système CSA, une grande importance est accordée aux traitements des données à caractère personnel qui sont requis en vue d'identifier les contrevenants et qui se font en parfait accord avec la législation luxembourgeoise sur la protection des données.

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le CSA est un dispositif visant à automatiser la constatation de certaines infractions routières et la sanction subséquente du contrevenant présumé de l'infraction. A cette fin, il sera créé un centre de traitement des infractions routières, désigné ci-après „Centre“, qui a pour mission la gestion du système CSA.

La procédure est telle que l'appareil de contrôle automatique détecte le véhicule ayant servi à commettre l'infraction et en prend une photo montrant la plaque d'immatriculation et son conducteur. La photo est ensuite enregistrée et envoyée automatiquement au „Centre“ qui est exploité par la Police grand-ducale et qui se trouve sous la surveillance du Procureur d'Etat conformément au Code d'instruction criminelle. Un agent de police procède à la constatation de l'infraction ainsi qu'à l'identification du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule en infraction au moyen de la plaque d'immatriculation.

Une fois le propriétaire ou le détenteur du véhicule en infraction identifié, ce dernier est informé par lettre recommandée avec accusé de réception qu'il est redevable du paiement d'un avertissement taxé ou qu'il est entendu et, le cas échéant, convoqué au Centre au cas où l'infraction constatée donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal.

L'objectif final de la mise en place du système CSA est d'identifier le véritable auteur d'une infraction qui constitue une menace grave pour la sécurité des usagers de la route, soit en l'espèce le conducteur du véhicule au moment de l'infraction, et de le sanctionner en conséquence. Ce n'est que dans l'hypothèse où ce dernier ne peut pas être retrouvé que le titulaire du certificat d'immatriculation reste redevable pécuniairement de l'amende encourue.

Dans ce contexte, il est proposé de s'aligner à plusieurs autres pays européens ayant procédé à des mécanismes de responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation. Il en découle que le projet de loi sous rubrique n'engage à aucun moment la responsabilité pénale du titulaire du certificat d'immatriculation mais prévoit uniquement que ce dernier devienne pécuniairement redevable des infractions. Le titulaire du certificat d'immatriculation pourra décharger de la responsabilité pécuniaire qui pèse sur lui s'il indique clairement l'identité du véritable conducteur au moment de l'infraction. Dans ce cas, le „Centre“ informe le conducteur désigné qu'il est redevable du paiement d'un avertissement taxé et que sa responsabilité pénale est recherchée.

Au cas où un véhicule est immatriculé au nom d'une personne morale, la responsabilité pécuniaire du représentant légal de cette personne morale est engagée. Il reviendra dès lors au représentant légal de ladite personne morale de fournir les renseignements permettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

Sont également couverts les cas de figure où le véhicule en infraction a été donné en location au moment de la détection de l'infraction ou lorsqu'entre-temps le véhicule a été cédé. Reste à préciser que dans ce cas, la responsabilité pécuniaire incombe au locataire, voire au preneur du véhicule, toujours avec les mêmes moyens de contestation que ceux prévus pour le titulaire figurant sur le certificat d'immatriculation.

Les causes exonératoires, que la loi en projet propose, sont reprises de la législation française en la matière, à savoir que la personne pécuniairement redevable peut s'exonérer de la responsabilité pécuniaire qui pèse sur elle, en établissant l'existence notamment d'un vol, d'un abus de confiance, d'une escroquerie ou d'un cas de force majeure permettant d'établir qu'elle n'est pas l'auteur de l'infraction.

Le texte initial a proposé que le titulaire du certificat d'immatriculation perd des points sur son permis de conduire s'il est reconnu pécuniairement responsable, sauf s'il arrive à prouver qu'il n'a pas pu être l'auteur de l'infraction et qu'il a entrepris toutes les démarches requises pour trouver le véritable conducteur. La Commission a suivi le Conseil d'Etat au sujet de son opposition formelle en ce qui concerne le retrait de points sans constatation préalable de la responsabilité pénale, en calquant le système CSA luxembourgeois sur le modèle français qui prévoit la perte de points uniquement dans le cas du paiement spontané de l'amende et dans celui de la reconnaissance de la culpabilité du prévenu par le tribunal.

Il a été retenu que le droit d'accès à la photo s'exerce auprès du Centre sur demande de la personne qui a fait l'objet d'un avertissement taxé ou qui a été désignée comme conducteur. Le concerné peut donner une procuration à une personne de son choix pour consulter la photo au Centre. Seul le conduc-

teur, auteur de l'infraction constatée, est identifiable sur la photo prise par les appareils automatiques, toute autre personne étant masquée.

Tout traitement de données à caractère personnel se fait dans le respect de la législation applicable en matière de protection des données.

Finalement, il est proposé d'ériger en délit la fausse déclaration faite dans le cadre du système CSA avec l'intention de se soustraire aux sanctions prévues pour réprimer les différentes infractions routières. A noter que le seuil de l'amende (251 à 10.000 euros) a été fixé par référence à la sanction la plus grave encourue du chef des infractions tombant sous le champ d'application du présent projet de loi. Il s'agit en l'espèce du délit de grande vitesse qui est punie d'une amende de 500 à 10.000 euros et/ou d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à 1 an.

*

IV. AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son premier avis datant du 2 juin 2015, le Conseil d'Etat a fourni une brève description du système envisagé par les auteurs du projet de loi, tout en soulignant que grâce au système CSA, les auteurs espèrent améliorer la sécurité sur les routes et réduire le nombre d'accidents graves. De plus, la Haute Corporation a remarqué que le système CSA est appelé à fonctionner de manière automatisée pour ce qui est de la constatation des infractions et de l'application de la sanction et s'est interrogé sur l'étendue de cette automatisation.

Le projet de loi initial a mené le Conseil d'Etat à formuler une opposition formelle concernant la perte de points liée à la simple responsabilité pécuniaire et intervenant en l'absence de l'identification du véritable conducteur au moment de l'infraction. A son avis, cette manière de procéder n'est pas compatible avec le principe de la personnalité des peines.

Le Conseil d'Etat a en outre émis quelques modifications textuelles et observations. Pour le détail, il est renvoyé au „Commentaire des articles et travaux en commission“.

Dans son avis complémentaire du 30 juin 2015, le Conseil d'Etat a formulé quelques remarques supplémentaires dont la Commission a tenu compte au cours de sa réunion du 2 juillet 2015.

*

V. AVIS DE LA CHAMBRE DE COMMERCE

Dans son avis du 6 octobre 2014, la Chambre de Commerce approuve le projet de loi qui vise instaurer le principe de la responsabilité pécuniaire dans le chef du détenteur/propriétaire du véhicule ayant commis l'infraction et en souligne l'indispensabilité à la mise en place d'un système efficace de constatation et de sanction des infractions routières sans interception des véhicules. Toutefois, elle s'inquiète des conséquences possibles de cette disposition pour les dirigeants sociaux qui pourraient dans certains cas se voir retirer des points sur leur permis de conduire personnel alors que l'infraction serait commise par un tiers. La Chambre de Commerce s'interroge encore sur l'exercice de la contestation et sur l'accès à la photo. Enfin, la Chambre de Commerce insiste sur la nécessité de renforcer la coopération transfrontalière en matière de recouvrement des amendes à l'étranger afin d'assurer l'effectivité maximale du système CSA.

*

VI. AVIS DE LA CHAMBRE DES SALARIES

Dans son avis du 30 octobre 2014, la Chambre des Salariés reprend les objectifs poursuivis par la mise en place du système CSA, tel que proposé par le projet de loi. Sous réserve des remarques ponctuelles, elle marque son accord au projet de loi.

*

VII. AVIS DE LA CHAMBRE DES METIERS

Si, dans son avis du 8 décembre 2014, la Chambre des Métiers accueille favorablement le projet de loi visant à installer des radars sur le réseau routier luxembourgeois afin d'améliorer et de garantir la sécurité des conducteurs, le respect du Code de la Route, et de sanctionner plus efficacement les excès de vitesse tout en agissant de manière égalitaire entre les usagers, elle formule néanmoins certaines réserves, tenant à la consultation de la photo, à la signalisation des radars, à l'échange d'information et à l'interruption des délais de paiement et de prescription.

*

VIII. PRISE DE POSITION DU PARQUET GENERAL, DU PARQUET DU TRIBUNAL D'ARRONDISSEMENT DE LUXEMBOURG ET DU PARQUET DU TRIBUNAL D'ARRONDISSEMENT DE DIEKIRCH

Dans son avis du 11 février 2015, auquel il joint les avis de Messieurs les Procureurs d'Etat, le Parquet général constate que le nombre de pertes de vies et d'accidentés graves est toujours très élevé, avec tout le lot de chagrins et de douleurs humaines énormes que ce fléau entraîne, ceci indépendamment des coûts purement matériels. La vitesse étant une cause majeure des accidents graves, Monsieur le Procureur général d'Etat accueille favorablement l'introduction du système tendant à constater les excès de vitesse par voie de radars tout en espérant que l'attitude des automobilistes à l'égard de la vitesse excessive changera.

*

IX. AVIS DE LA COMMISSION NATIONALE POUR LA PROTECTION DES DONNEES

Dans son avis du 25 février 2015, la Commission nationale salue la référence dans le projet de loi aux termes et concepts de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Elle se félicite également de ce que les principes issus de cette loi, et notamment les principes de finalité, de nécessité et proportionnalité, de loyauté et transparence, ou encore le droit d'accès des personnes concernées, ont été de manière générale repris par les auteurs du texte.

*

X. COMMENTAIRE DES ARTICLES ET TRAVAUX EN COMMISSION

En date du 8 juin 2015, les membres de la commission parlementaire ont examiné des articles du projet de loi, à la lumière de l'avis du Conseil d'Etat datant du 2 juin 2015.

Observations préliminaires d'ordre légistique

Le Conseil d'Etat recommande ce qui suit:

- l'article est indiqué sous la forme abrégée „**Art.**“. Les articles sont numérotés en chiffres arabes et indiqués en caractères gras, suivis d'un point. Les articles munis d'un intitulé sont suivis d'un point final. Partant, il y a lieu d'écrire:

„**Art. 1^{er}. Objet.**

[...]“

- le mode de numérotation employé pour caractériser les énumérations se distingue par une subdivision en points, caractérisés par un numéro suivi d'un point (1., 2., 3.,...), eux-mêmes éventuellement subdivisés en employant des lettres minuscules suivies d'une parenthèse fermante (a), b), c), ...). Chaque élément de l'énumération se termine par un point-virgule, sauf le dernier qui se termine par un point. Il n'y a pas d'interligne entre les énumérations;
- les qualificatifs „bis, ter, quater, ...“ qui suivent un chiffre arabe sont à mettre en italique.

La commission parlementaire décide de suivre toutes les remarques d'ordre légistique du Conseil d'Etat.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat a formulé encore quelques observations d'ordre légistique qui ont toutes été suivies par la commission parlementaire.

Article 1^{er}

L'article 1^{er} définit l'objet du projet de loi, qui est de mettre en place un dispositif visant à automatiser la constatation de certaines infractions routières et la sanction subséquente du contrevenant présumé de l'infraction. En outre, il arrête la création du „Centre de constatation et de sanction des infractions routières“. Dans sa version initiale, l'article 1^{er} se lit comme suit:

Art. 1er.– Objet

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

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

En vue d'assurer le fonctionnement du système CSA, le Centre a pour mission le traitement des infractions, la gestion des contestations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA.

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- au paragraphe 1^{er}, les termes „d'améliorer la sécurité routière par“ n'ayant pas de caractère normatif, le Conseil d'Etat demande de les supprimer. Il y a en outre lieu d'écrire „système de contrôle et de sanction automatisés“. La commission fait siennes ces propositions;
- au paragraphe 2, alinéa 1, le Parquet général a à juste titre noté dans son avis que „le travail de direction des procureurs se limite à superviser la qualité, la fiabilité et la régularité du travail effectué par les agents et la Police judiciaire. Toute autre interprétation conduirait à confier la direction même au sens plein du terme, donc également l'administration des services de police en tant que tels aux procureurs, ce dont il ne peut être question“. Afin d'éviter toute ambiguïté, le Parquet général propose de supprimer les mots „sous la surveillance du procureur d'Etat“. Le Conseil d'Etat se rallie à cet avis. La commission fait siennes cette proposition;
- au paragraphe 2, alinéa 2, le texte n'est pas suffisamment précis. Il semble en effet que le „Centre“ soit en même temps un service de la Police grand-ducale sous l'autorité du ministre dont la mission est „le traitement des infractions ... ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA“ et un lieu géographique unique, celui de la constatation de l'infraction et de la consultation par le détenteur du véhicule des données concernant le véhicule. S'il est prévu de créer au sein de la Police grand-ducale un nouveau service en charge de la mise en œuvre du système CSA, il y a lieu de le préciser et de situer ce service dans l'organisation générale de la Police en référence à la loi modifiée du 31 mai 1999 sur la Police et l'Inspection générale de la Police. Etant donné qu'il n'est pas prévu de créer au sein de la Police grand-ducale un nouveau service en charge de la mise en œuvre du système CSA, les missions découlant du CSA sont intégrées dans les structures existantes de la Police Grand-Ducale, à savoir:
 - le fonctionnement et la structure du CNT sont intégrés à l'Unité centrale de police de la route (UCPR)
 - la gestion des AT incombe au service national des avertissements taxés (SNAT)
 - la gestion des équipements mobiles incombe à l'Unité centrale de police de la route (UCPR) et aux services régionaux de police de la route (SRPR).

Dès lors, il n'y a pas lieu de le préciser et de situer ce service dans l'organisation générale de la Police en référence à la loi modifiée du 31 mai 1999 sur la Police et l'Inspection générale de la Police;

- il faut écrire correctement „ministre ayant la Police dans ses attributions“. La commission fait siennes cette proposition.

L'article 1^{er} se lira donc comme suit:

Art. 1er. Objet.

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

(2) Il est créé sous l'autorité du ministre ayant la Police dans ses attributions, désigné ci-après par le „ministre“, ~~et sous la surveillance du procureur d'Etat~~, un Centre de constatation et de sanction des infractions routières, désigné ci-après par le „Centre“.

En vue d'assurer le fonctionnement du système CSA, le Centre a pour mission le traitement des infractions, la gestion des contestations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA.

Article 2

L'article 2 énumère les finalités du système CSA et plus particulièrement les infractions à la législation routière qu'il est prévu de constater et d'enregistrer de façon automatique.

L'appareil de contrôle automatique détecte le véhicule ayant servi à commettre l'infraction et en prend une photo, montrant la plaque d'immatriculation et son conducteur. La photo est ensuite enregistrée et envoyée automatiquement au Centre, qui procède à la constatation de l'infraction et à l'identification du propriétaire ou du détenteur du véhicule en infraction au moyen de la plaque d'immatriculation. Une fois le propriétaire ou le détenteur du véhicule en infraction identifié, l'avertissement taxé lui est envoyé par voie postale, sous le contrôle de la Police grand-ducale.

Les données, enregistrées dans le cadre du système CSA, sont à considérer comme des données à caractère personnel au sens de l'article 2 de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Elles doivent dès lors être protégées conformément à la législation sur la protection des données à caractère personnel.

Dans sa version initiale, l'article 2 se lit comme suit:

Art. 2.– Finalités du système CSA

(1) Le système CSA a les finalités suivantes:

- 1) détecter et enregistrer, au moyen d'appareils automatiques définis à l'article 3, les infractions à la législation routière concernant:*
 - a) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse, considéré comme contravention ou contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou comme délit en vertu de l'article 11bis de la même loi modifiée du 14 février 1955;*
 - b) l'inobservation d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée;*
 - c) 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, considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée;*
 - d) le fait de circuler sur une bande d'arrêt d'urgence, une partie de la chaussée réservée à d'autres usagers ou une voie fermée, considéré comme contravention en vertu de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée;*
- 2) identifier le conducteur, le propriétaire voire le détenteur d'un véhicule ayant servi à commettre une infraction aux règles de circulation visées au point 1);*
- 3) traiter les infractions visées au présent article en vue de décerner et de gérer les avertissements taxés visés à l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée;*

- 4) *traiter les infractions donnant lieu à un procès-verbal conformément à l'article 11bis, paragraphe (3) et à l'article 15, troisième alinéa, points 1), 3) et 4) de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée;*
- 5) *gérer les courriers des personnes concernées en relation avec les avertissements taxés qui leur sont envoyés;*
- 6) *transmettre au ministre ayant les transports dans ses attributions les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, à la réduction des points dont est doté le permis de conduire, conformément à l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.*

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

(3) *Lorsqu'une infraction autre que celles prévues au point 1) du paragraphe (1) est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun.*

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes à l'endroit de cet article:

- la disposition du paragraphe 3 reprend le droit commun en matière de preuve. Si une infraction autre que celle visée par le système CSA est détectée lors de l'exploitation des données, elle donne évidemment lieu à constat au sens du Code d'instruction criminelle. Dans cette optique, l'insertion du texte du paragraphe 3 est superfétatoire et pourrait être supprimée. La difficulté que pose le paragraphe 3 porte sur une exploitation éventuellement systématique des données enregistrées aux fins de détection d'infractions autres que celles que le système CSA est destiné à combattre. Une telle exploitation pose des problèmes au regard du respect de la finalité et de la légitimité du traitement des données. Le Conseil d'Etat considère que si le texte était maintenu, il ne saurait pas être interprété comme élargissant les finalités du système tel que définies à l'article 2, paragraphe 1^{er};
- pour être en adéquation avec la finalité du CSA qui consiste selon l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er} à „constater au moyen d'appareils de contrôle automatique des infractions à la législation routière“, il y a lieu de remplacer au paragraphe 1^{er} de l'article 2 le terme „détecter“ par celui de „constater“. La Commission fait sienne cette proposition;
- au point 1) c) du paragraphe 1^{er}, les auteurs qualifient l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins 2 secondes par rapport au véhicule qui précède de contravention grave. Le Conseil d'Etat propose de rédiger le point c) comme suit: „c) 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 procède à une modification du point 1) c) paragraphe 1^{er} de l'article 2, afin de suivre partiellement la proposition rédactionnelle du Conseil d'Etat, tout en y apportant un degré de précision supplémentaire;
- le Conseil d'Etat propose en outre de supprimer les références aux bases légales des différentes infractions énumérées aux points 1) a) à 1) d). Par analogie à la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière et conformément à l'avis du Conseil d'Etat du 22 octobre 2013 („il y aurait lieu d'énoncer dans un alinéa 1^{er} les infractions pour lesquelles le Luxembourg pourrait demander la communication des informations visées en sa qualité d'Etat de l'infraction. Les dispositions en question seraient libellées à l'instar de ce que prévoit l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955.“), la Commission décide de ne pas suivre le Conseil d'Etat sur ce point, et ce pour des raisons de sécurité juridique et de cohérence;
- au point 4 du paragraphe 1^{er}, le Conseil d'Etat attire l'attention des auteurs sur une remarque de l'avis du Parquet de Diekirch. En effet, „le système CSA a pour finalité de traiter entre autres les infractions donnant lieu à un procès-verbal conformément à l'article 11bis, paragraphe 3 de la loi modifiée du 14 février 1955. Il s'agit des délits de grande vitesse où il y a lieu de prendre en compte non seulement les avertissements taxés du chef de contraventions graves réglés endéans les trois années précédentes, mais également les condamnations devenues irrévocables intervenues du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse ce qui nécessite un accès aux données du casier judiciaire. Comme les données du casier judiciaire sont sous l'autorité du procureur général de l'Etat, celles-ci ne pourront pas être

prises en considération par le Centre. Il est dès lors nécessaire de fixer légalement le seuil de vitesse à partir duquel un procès-verbal devra obligatoirement être dressé, et ce, à la limite prévue pour le délit de grande vitesse afin de garantir un traitement égal de contrevenants se trouvant dans des situations presque identiques, l'un s'étant acquitté d'un avertissement taxé, l'autre ayant été condamné pénalement du chef d'un même excès de vitesse". La Commission suit le Conseil d'Etat (voir commentaire du nouvel article 13 pour plus de détails);

- d'un point de vue légistique, au paragraphe 1^{er}, ainsi qu'à travers tout le texte du projet, il est indiqué d'écrire „loi précitée du 14 février 1955“. En outre, il échet d'écrire au point 1. sous a) „article 11bis de la loi précitée du 14 février 1955“; au point 2. „point 1.“ au lieu de „point 1)“; au point 4. „l'article 11bis, paragraphe 3 et à l'article 15, alinéa 3, points 1., 3., et 4. de la loi précitée du 14 février 1955“ au lieu de „l'article 11bis, paragraphe (3) et à l'article 15, alinéa 3, points 1), 3) et 4) de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée“; et au point 6. „ministre ayant les Transports dans ses attributions“ et „article 2bis“. Il y a par ailleurs lieu de remplacer au point 2. le terme „voire“ par celui de „ou“. La Commission fait siennes ces propositions d'ordre légistique;
- au paragraphe 2, le mot „donnée“ ne doit pas être mis en italique et au paragraphe 3, il y a lieu d'écrire „paragraphe 1^{er}, point 1.“ et non pas „point 1) du paragraphe (1)“. La Commission fait siennes ces propositions d'ordre légistique;
- la Commission décide d'ajouter un nouveau paragraphe 3 qui a pour objet de donner partiellement suite aux observations du Conseil d'Etat et de la Commission nationale pour la protection des données (CNPD) concernant l'étendue de l'automatisation et l'intervention humaine à préciser dans le projet de loi. Si la Commission du Développement durable est d'avis qu'il est risqué de fixer dans un texte de loi le degré d'automatisation qui est tributaire du marché à conclure et est susceptible d'évoluer, elle propose toutefois de compléter l'article 2 par une référence à l'article 9-2 du Code d'instruction criminelle pour préciser que la constatation des infractions se fait bien par un agent ou un officier de police judiciaire;
- il en découle que le paragraphe 3 initial est à renuméroter en paragraphe 4.

Au regard de ce qui précède, l'article 2 se lira comme suit:

Art. 2. Finalités du système CSA.

(1) Le système CSA a les finalités suivantes:

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

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

(3) La constatation des infractions visées au paragraphe 1^{er}, point 1. et détectées par les appareils automatiques définis à l'article 3 se fait conformément à l'article 9-2 du Code d'instruction criminelle.

(4) *Lorsqu'une infraction autre que celles prévues au paragraphe 1^{er}, point 1. est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun.*

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat note que l'ajout du nouveau paragraphe 3 à l'article 2 répond à diverses questions quant au degré d'automatisation du système CSA et de l'implication des agents ou officiers de police judiciaire, soulevées tant par le Conseil d'Etat dans son avis précité du 2 juin 2015 que par la Commission nationale pour la protection des données (CNPD). Le Conseil d'Etat relève toutefois une incohérence au niveau de la terminologie employée par les auteurs. Afin d'y remédier, il propose de libeller le paragraphe 3 de la façon suivante: „(3) La constatation des infractions visées au paragraphe 1^{er}, point 1, se fait, au moyen des appareils automatiques définis à l'article 3, conformément à l'article 9-2 du Code d'instruction criminelle.“

La Commission parlementaire a fait sienne cette proposition.

Au regard de ce qui précède l'article 2 se lira comme suit:

Art. 2. Finalités du système CSA.

(1) Le système CSA a les finalités suivantes:

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

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

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

~~(3) La constatation des infractions visées au paragraphe 1er, point 1. et détectées par les appareils automatiques définis à l'article 3 se fait conformément à l'article 9-2 du Code d'instruction criminelle.~~

(4) Lorsqu'une infraction autre que celles prévues au paragraphe 1^{er}, point 1. est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun.

Article 3

L'article 3 règle l'homologation des appareils de contrôle automatisé et prévoit notamment un règlement grand-ducal pour déterminer les modalités d'utilisation de ces appareils afin de s'assurer que les différents types d'appareils sont utilisés uniquement selon les conditions définies par ses fabricants. C'est grâce à l'agrément et l'homologation des appareils du système que leurs enregistrements feront foi jusqu'à preuve du contraire. Dans sa version initiale, l'article 3 se lit comme suit:

Art. 3.– Appareils automatiques

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

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

(3) Pour l'application de la présente loi, le Centre est considéré comme étant le lieu de constatation de l'infraction, sans préjudice des compétences territoriales des autorités judiciaires telles que prévues par le Code d'instruction criminelle.

Lorsque le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est constaté par le relevé d'une vitesse moyenne, entre deux points, supérieure à la vitesse maximale autorisée entre ces deux points, le lieu de constatation de l'infraction est celui où a été réalisée la deuxième constatation, sans préjudice des dispositions du précédent alinéa.

La commission parlementaire décide de compléter le paragraphe 1^{er} par un deuxième alinéa, afin de donner suite à une remarque de la CNPD relative à la mise en place de radars dits „tronçon“ ou de type „section control“ et à la nécessité de prévoir le principe de l'utilisation des radars-tronçon dans la loi. Il en est de même pour le deuxième alinéa du paragraphe 3 de l'article 3, qui est précisé en ce sens.

Le Parquet général s'exprime comme suit à l'endroit du paragraphe 3 de l'article 3: „Le paragraphe (3) de cet article prévoit une dérogation au principe régissant la compétence territoriale en matière répressive qui est réglée par l'article 26(1) du Code d'instruction criminelle. Or, par la disposition sous examen, le CSA est considéré, en tout état de cause, comme lieu de l'infraction ce qui est contraire aux dispositions de l'article 26(1) du Code d'instruction criminelle. Par la disposition sous examen, l'arrondissement judiciaire de Luxembourg serait ainsi toujours compétent en la matière, le Centre étant installé dans cet arrondissement. Les auteurs du texte ne s'expriment pas autrement sur les raisons de cette dérogation de sorte qu'il semble indiqué de la supprimer.“. Pour donner suite aux réflexions du Parquet général, l'alinéa 1^{er} du paragraphe 3 est modifié. Le lieu de constatation de l'infraction est celui où l'infraction est constatée au Centre par un policier conformément à l'article 9-2 du Code d'instruction criminelle. Cette disposition est nécessaire en vue de confier le traitement des infractions relevées par les radars au centre tel que prévu à l'article 1^{er}, paragraphe 2 du présent projet de loi. Toutefois, au regard de l'existence de deux lieux géographiquement distincts et pour clarifier les compétences territoriales des juridictions, il est proposé de clarifier cette nuance dans le projet de loi.

Un nouveau paragraphe 4 est inséré à la suite du paragraphe 3 de l'article 3, afin de donner suite aux observations du Conseil d'Etat qui s'exprime comme suit: „Les radars-tronçon, apparus récemment dans l'arsenal de la lutte contre les excès de vitesse impliquent d'après la Commission française de l'informatique et des libertés (CNIL) „nécessairement la collecte de données relatives à l'ensemble des véhicules qui circulent sur la section contrôlée, et non aux seuls véhicules en infraction“. Or, en France,

les données relatives aux véhicules n'étant pas en infraction ne sont pas transmises au centre de traitement des infractions et ne sont par conséquent pas enregistrées dans le système de contrôle automatisé. En effet, c'est lors du passage à la deuxième unité du radar-tronçon que le système évalue le temps et par conséquent la vitesse du véhicule entre le premier et le deuxième point de mesure. Pour ce faire, tous les véhicules doivent être détectés et enregistrés. La législation française à l'égard du système CSA a été adaptée de façon à supprimer dès que possible et dans le délai maximum de vingt-quatre heures les données relatives aux véhicules pour lesquels aucune infraction n'est relevée. C'est cette spécificité des radars-tronçon qui explique une approche divergente quant au lieu de constatation du lieu de l'infraction par rapport aux autres types de radars. Dans son avis susmentionné la CNIL estime que les données ainsi collectées (et, le cas échéant, supprimées dans un délai de moins de 24 heures) sont pertinentes au regard de la finalité poursuivie. Les modalités d'utilisation des radars seront fixées par un règlement grand-ducal pris sur base des conditions arrêtées par les fabricants, importateurs et distributeurs des appareils. Ce règlement grand-ducal devrait notamment prévoir dans le cas des radars-tronçons selon quelles modalités seront traitées les informations collectées à l'égard des véhicules pour lesquels aucune infraction n'a été détectée. Le Conseil d'Etat ne s'oppose pas à ce que ceci soit réglé de la même manière qu'en France, c'est-à-dire effacement sécurisé de toutes les informations endéans 24 heures et non-transmission au Centre des données relatives aux véhicules pour lesquels aucune infraction n'a été détectée. Le Conseil d'Etat demande cependant qu'une pareille disposition soit prévue dans le projet de loi sous examen⁴.

Au paragraphe 1^{er}, le Conseil d'Etat propose d'écrire „... paragraphe 1^{er}, point 1., désignés ci-après „les appareils automatiques“ ;“ et au paragraphe 3 „... dispositions de l'alinéa 1^{er}“; l'insertion d'une nouvelle disposition à l'occasion d'une modification ultérieure peut en effet avoir pour conséquence de rendre le renvoi inexact. La Commission fait siennes ces propositions.

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

Art. 3. Appareils automatiques.

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

En ce qui concerne les appareils automatiques destinés à constater et à enregistrer l'infraction à la législation routière visée à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1. sous a), ils peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et être conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement et/ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points.

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

*(3) Pour l'application de la présente loi, le Centre est considéré comme étant le lieu de constatation de l'infraction **par un officier ou agent de police judiciaire.***

Toutefois, pour l'application de l'article 26, paragraphe 1^{er} du Code d'instruction criminelle le lieu où l'infraction est constatée et enregistrée au moyen des appareils automatiques est considéré comme étant le lieu d'infraction.

Lorsque le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est constaté par le relevé d'une vitesse moyenne, entre deux points, supérieure à la vitesse maximale autorisée entre ces deux points, **le lieu de l'infraction est le deuxième point.**

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

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat donne à considérer que la spécificité des radars dits „tronçon“ n'est pas de mesurer la vitesse entre deux points distincts, mais que cette mesure se fait à travers deux unités de mesurage distinctes séparées par une distance relativement grande. La question soulevée par leur introduction relève dès lors moins de la nature de la contravention constatée, qui est celle d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse, que du fait que l'appareil mémorise lors du premier point de passage l'ensemble des voitures afin de calculer ultérieurement leur vitesse

moyenne sur l'ensemble du tronçon qui sépare les deux unités de mesurage. Le Conseil d'Etat entend ainsi le souci exprimé par la CNPD plutôt par rapport à la protection de données à caractère personnel. Etant donné que l'article 2 du projet de loi sous avis indique d'autres infractions à faire constater par le système CSA, il serait préférable de prévoir le principe des radars dits „tronçon“ au paragraphe 3, alinéa 2. A cet effet, le Conseil d'Etat propose de libeller cet alinéa de la façon suivante:

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

La Commission parlementaire se rallie à l'observation formulée par le Conseil d'Etat.

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

Art. 3. Appareils automatiques.

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

En ce qui concerne les appareils automatiques destinés à constater et à enregistrer l'infraction à la législation routière visée à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1. sous a), ils peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et être conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points.

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

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

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

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

Article 4

L'article 4 règle la question de la responsabilité qui est engagée suite à la constatation d'une infraction au moyen des appareils automatiques. Les auteurs du projet de loi proposent de suivre la voie ouverte par plusieurs autres pays européens connaissant des mécanismes de responsabilité du titulaire du certificat d'immatriculation. Dans sa version initiale, l'article 4 se lit comme suit:

Art. 4.– Responsabilité

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

Sous réserve du paragraphe (3), la personne déclarée redevable pécuniairement en application du présent paragraphe n'est pas responsable pénalement de l'infraction et l'application de ces dispositions ne donne lieu ni à une inscription au casier judiciaire, ni à une prise en compte au titre de la récidive, ni à une interdiction de conduire.

Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme détenteur, ou à défaut comme propriétaire, sur le certificat d'immatriculation du véhicule à l'aide duquel une infraction est commise est une personne morale, la présomption de responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa premier

incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe (2).

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

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

(2) La responsabilité pécuniaire prévue au paragraphe (1) s'applique, à moins que la personne présumée pécuniairement responsable conformément au paragraphe (1) n'établisse qu'au moment de l'infraction, le véhicule ne se trouvait pas sous sa garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux ou d'un événement de force majeure ou qu'elle ne fournisse des renseignements permettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

(3) Les dispositions de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée s'appliquent à la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues au paragraphe (1).

Exceptionnellement, les dispositions de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée ne s'appliquent pas à la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues au paragraphe (1), si cette dernière démontre qu'elle n'est manifestement pas l'auteur de l'infraction et qu'elle a entrepris toutes les démarches possibles pour connaître le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

Le Conseil d'Etat demande de rendre le texte cohérent à l'égard de l'utilisation des termes de „présomption de responsabilité pécuniaire“. En effet, tel que le Conseil d'Etat l'entend, dans un premier temps, le détenteur du véhicule est redevable pécuniairement par le simple fait qu'il est le détenteur du véhicule au moyen duquel une infraction a été commise, sauf à indiquer l'identité du conducteur véritable du véhicule. Il n'y a dès lors pas lieu de parler de „présomption de responsabilité pécuniaire“, mais uniquement de „responsabilité pécuniaire“.

Le Conseil d'Etat peut marquer son accord avec les dispositions de l'article 4 quant à la responsabilité pécuniaire. Il note cependant que les personnes pécuniairement redevables qui ont pu démontrer qu'elles n'étaient manifestement pas conductrices du véhicule au moment de l'infraction, doivent en outre démontrer avoir „entrepris toutes les démarches possibles pour connaître le conducteur du véhicule au moment de l'infraction“, afin que le retrait de points ne leur soit pas appliqué. Le Conseil d'Etat demande que les auteurs optent soit pour une approche dans laquelle la responsabilité pénale qui implique le retrait des points, n'est applicable que dans les cas du paiement spontané de l'amende ou de la constatation par le tribunal de la culpabilité de la personne présumée pécuniairement redevable, soit pour une approche déclarant le détenteur du véhicule responsable de toute infraction commise, alors que le véritable conducteur n'a pas été identifié au moment de la constatation de l'infraction.

En effet, la perte de points liée à la simple responsabilité pécuniaire et intervenant en l'absence de l'identification du véritable conducteur au moment de l'infraction n'est pas compatible avec le principe de la personnalité des peines. Or, la présomption de responsabilité étant impossible à renverser, étant donné qu'il faut avoir „entrepris toutes les démarches possibles pour connaître le conducteur du véhicule au moment de l'infraction“, le Conseil d'Etat demande, sous peine d'opposition formelle, de modifier cette disposition en précisant, le cas échéant, la nature des démarches requises pour se décharger de la responsabilité pénale de l'infraction et du possible retrait de points.

Au paragraphe 1^{er}, les auteurs indiquent que, pour les véhicules de location, la responsabilité pécuniaire incombe au cessionnaire du véhicule, c'est-à-dire au locataire. Le commentaire de l'article indique que les rappels pour non-paiement d'avertissement taxé en matière de stationnement non réglementaire sont envoyés aux sociétés de location de voiture. Il y a lieu de penser qu'il sera de même pour les avertissements taxés établis dans le cadre du système CSA. Dans le commentaire des articles les auteurs indiquent cependant que pour réduire l'énorme travail administratif, ceci pourrait se faire dorénavant par des requêtes automatisées dans les fichiers des différentes sociétés de location de véhicules.

Le Conseil d'Etat note que selon les dispositions de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel ceci nécessite des dispositions précises dans la loi quant aux types d'informations ainsi récupérées et aux modalités de

leur traitement. Une telle disposition présuppose en outre l'obligation dans le chef des entreprises de location de voitures d'opérer un traitement de données reprenant les données nécessaires au traitement des infractions constatées au moyen du système CSA. Ces dispositions ne se retrouvent actuellement ni dans le projet sous rubrique, ni dans la législation existante de sorte que les requêtes automatiques entre fichiers en question au commentaire des articles nécessitent une législation supplémentaire afin de se conformer à la loi précitée du 2 août 2002.

D'un point de vue légistique, il est indiqué d'écrire au paragraphe 1^{er} „alinéa 1^{er}“. Tous les renvois aux paragraphes, alinéas et points respectifs, l'indication des qualificatifs qui suivent les numéros d'articles, ainsi que la mention de la loi modifiée du 14 février 1955 sont à revoir à travers l'article sous revue et les articles qui suivent. Au paragraphe 3, alinéa 2 le mot „exceptionnellement“ est superfluet et dès lors à omettre.

La Commission décide de réserver le libellé suivant à l'article 4:

Art. 4. Responsabilité.

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

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

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

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

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

(2) La responsabilité pécuniaire prévue au paragraphe 1^{er} s'applique, à moins que la personne présumée pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1^{er} n'établisse qu'au moment de l'infraction, le véhicule ne se trouvait pas sous sa garde par l'effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux ou d'un événement de force majeure ou qu'elle ne fournisse des renseignements permettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

(3) Par le paiement spontané de l'avertissement taxé prévu à l'article 5, la personne présumée pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1^{er} reconnaît l'infraction et avoir été le conducteur du véhicule au moment de l'infraction. Dans ce cas les dispositions de l'alinéa 1^{er} de l'article 14bis de la loi précitée du 14 février 1955 sont d'application. Il en est de même en cas de constatation de la culpabilité de la personne présumée pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1^{er} en tant que conducteur du véhicule au moment de l'infraction par la juridiction appelée à statuer.

La modification apportée à l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} a pour objet de donner suite à la suggestion du Parquet de Diekirch de garder la même terminologie dans tout le texte de loi.

Suite au remplacement du paragraphe 3, il est proposé de modifier le deuxième alinéa du paragraphe 1^{er}.

Pour ce qui est du paragraphe 3, il est donné suite à l'opposition formelle du Conseil d'Etat et aux observations du Parquet général. Pour rappel, la Haute Corporation exige que la disposition initiale

soit modifiée „en précisant, le cas échéant, la nature des démarches requises pour se décharger de la responsabilité pénale de l’infraction et du possible retrait de points“.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d’Etat demande de supprimer à travers tout le texte le terme „présumée“ devant les termes „pécuniairement responsable“. Au paragraphe 3, le Conseil d’Etat propose encore de remplacer dans la première phrase, les mots „reconnait l’infraction et avoir été le conducteur du véhicule au moment de l’infraction“ par ceux de „reconnait avoir commis l’infraction“ et de reformuler la troisième phrase de la façon suivante:

„Il en est de même en cas de condamnation judiciaire de la personne pécuniairement responsable.“

La Commission décide de suivre le Conseil d’Etat en ses remarques.

Au vu de ce qui précède, l’article 4 se lira comme suit:

Art. 4. Responsabilité.

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

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

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

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

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

(2) La responsabilité pécuniaire prévue au paragraphe 1^{er} s’applique, à moins que la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1^{er} n’établisse qu’au moment de l’infraction, le véhicule ne se trouvait pas sous sa garde par l’effet de la soustraction frauduleuse ou du détournement frauduleux ou d’un événement de force majeure ou qu’elle ne fournisse des renseignements permettant d’identifier le conducteur du véhicule au moment de l’infraction.

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

Article 5

Cet article précise les modalités selon lesquelles la personne présumée pécuniairement redevable est informée qu’elle est redevable du paiement d’un avertissement taxé. Dans sa version initiale, l’article 5 se lit comme suit:

Art. 5.– Avertissement taxé

(1) La personne présumée pécuniairement responsable conformément au paragraphe (1) est informée par lettre recommandée, accompagnée d’un avis de réception qu’elle est redevable du paiement d’un avertissement taxé.

Cette information est valablement faite à l'adresse figurant au registre national des personnes physiques prévu par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, au registre national des personnes physiques, à la carte d'identité, aux registres communaux des personnes physiques pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que détenteur, ou à défaut propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale détenteur, ou à défaut propriétaire du véhicule, cette information est valablement faite à l'adresse figurant au répertoire général des personnes physiques et morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales.

(2) Ce courrier, dont le modèle est déterminé par règlement grand-ducal et qui peut être revêtu d'une signature manuelle numérisée, comprend au moins les mentions suivantes:

- 1. les données relatives à l'infraction: le code de l'infraction, le numéro d'immatriculation du véhicule, la nature de l'infraction, les lieu, date et heure de la détection et de l'enregistrement de l'infraction, la voie contrôlée, les moyens d'enregistrement et l'identifiant de l'équipement utilisé ainsi que, le cas échéant, pour les équipements mobiles, l'identifiant du membre de la police grand-ducale ayant paramétré l'équipement;*
- 2. les données relatives à la constatation de l'infraction: l'identifiant du membre de la police grand-ducale ayant constaté l'infraction;*
- 3. les données relatives au propriétaire ou détenteur du véhicule en infraction voire, le cas échéant, celles du conducteur désigné: les nom, prénoms, adresse, date et lieu de naissance ou, si le destinataire est une personne morale, sa dénomination, sa forme juridique et l'adresse de son siège;*
- 4. les données relatives à la sanction: le montant de l'avertissement taxé et, le cas échéant, la réduction du nombre de points affectés au permis de conduire;*
- 5. les données relatives au paiement: le délai de paiement de l'avertissement taxé ainsi que les modalités du paiement;*
- 6. les informations relatives aux moyens de contestation et*
- 7. le cas échéant, les informations relatives au procès-verbal.*

Il est accompagné d'un formulaire de contestation dont la forme et le contenu sont déterminés par règlement grand-ducal.

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

Le Conseil d'Etat émet les remarques suivantes:

- au paragraphe 1^{er}, il est indiqué d'écrire „article 4, paragraphe 1^{er}“;
- au paragraphe 2, il suffit d'énumérer les mentions devant figurer dans le courrier visé de manière exhaustive dans le règlement grand-ducal auquel il est fait allusion. Le paragraphe prend dès lors la teneur suivante: „(2) Le modèle de la lettre recommandée avec avis de réception informant la personne pécuniairement redevable qu'elle est redevable du paiement d'un avertissement taxé, et comprenant l'avis de constatation et un formulaire de contestation est fixé par règlement grand-ducal.“

La Commission fait siennes ces propositions; l'article se lira donc comme suit:

Art. 5.– Avertissement taxé

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

Cette information est valablement faite à l'adresse figurant au registre national des personnes physiques prévu par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, au registre national des personnes physiques, à la carte d'identité, aux registres communaux des personnes physiques pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que détenteur, ou à défaut propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale détenteur, ou à défaut propriétaire du véhicule, cette information est valablement faite à l'adresse figurant au répertoire général des personnes physiques et morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales.

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

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

Article 6

L'article 6 règle les modalités de paiement de l'avertissement taxé suite à une infraction constatée au moyen d'un appareil automatique. En principe, le contrevenant s'acquitte de la taxe conformément aux dispositions prévues à l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Toutefois, afin de tenir compte des spécificités du système CSA, l'article 6 propose certaines dérogations à cet article 15. Ainsi, le versement de la taxe doit intervenir dans un délai de 45 jours non pas à compter de la constatation de l'infraction tel que prévu par le droit commun mais dans les 45 jours qui suivent l'information du contrevenant qu'il est redevable d'un avertissement taxé. Par ailleurs, l'article 6 ne prévoit pas le paiement en espèce de l'avertissement taxé, alors qu'une perception sur place au moment de la constatation de l'infraction est matériellement impossible. Dans sa version initiale, l'article 6 se lit comme suit:

Art. 6.– Paiement de l'avertissement taxé

(1) Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de 45 jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans la lettre recommandée prévue par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne ayant fait l'objet d'un avertissement taxé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de son refus d'accepter la lettre recommandée ou d'expiration du délai qui lui est imparti pour retirer la lettre recommandée.

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

Le Conseil d'Etat note que les auteurs dérogent aux règles usuelles pour ce qui est de la date de la notification au cas où la lettre recommandée n'est pas retirée par le destinataire. Ainsi, selon l'article 386, paragraphe 4 du Code d'instruction criminelle, „la citation ou la notification est réputée faite le jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes“. Le Conseil d'Etat ne comprend pas l'utilité de cette dérogation aux règles usuelles et insiste pour que la fixation du point de départ du délai de 45 jours s'aligne sur les dispositions de l'article 386 du Code d'instruction criminelle.

Le Conseil d'Etat et le Parquet général sont suivis dans leurs observations. Il est donc procédé à la mise en concordance du texte du projet de loi avec l'article 386 (4) du Code d'instruction criminelle. L'article 6 amendé se lira comme suit:

Art. 6. Paiement de l'avertissement taxé.

(1) Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de 45 jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans la lettre recommandée prévue par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne ayant fait l'objet d'un avertissement taxé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

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

Article 7

L'article 7 règle la procédure au cas où l'infraction constatée par un appareil automatique donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal. En effet, l'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire dans les cas suivants:

- en cas 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 20 km/h supérieure à ce maximum,
- si le contrevenant est âgé de moins de 18 ans,

- si le contrevenant n’a pas payé dans le délai imparti,
- si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes.

Dans sa version initiale, l’article 7 se lit comme suit:

Art. 7.– Procès-verbal

(1) Si l’infraction constatée donne lieu à l’établissement d’un procès-verbal, la personne présumée pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l’article 4, paragraphe (1), est convoquée au Centre pour être entendue dans ses explications. Cette convocation dont la forme et le contenu sont déterminés par règlement grand-ducal, est notifiée à la personne concernée par lettre recommandée, accompagnée d’un avis de réception.

En cas de désignation du conducteur du véhicule au moment de l’infraction conformément à l’article 4, paragraphe (2), la personne désignée est convoquée dans les mêmes conditions au Centre pour être entendue dans ses explications.

(2) Si la personne convoquée ne se présente pas dans un délai de 45 jours, le procès-verbal sera transmis au procureur d’Etat compétent, le cas échéant, avec les explications écrites de la personne concernée. Le délai de 45 jours court à partir de la date où l’intéressé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de refus de l’intéressé d’accepter la lettre recommandée ou d’expiration du délai qui lui est imparti pour retirer la lettre recommandée.

(3) En cas d’établissement d’un procès-verbal suite à la constatation dans le chef du conducteur 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, il est procédé au retrait immédiat du permis de conduire conformément au paragraphe 14. de l’article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Le Conseil d’Etat émet les remarques suivantes:

- le paragraphe 2 précise que si la personne concernée ne se présente pas dans un délai de 45 jours, le procès-verbal sera transmis au procureur d’Etat compétent. Le Conseil d’Etat entend cette disposition de telle façon que les personnes désignées par le détenteur du véhicule pour avoir conduit le véhicule au moment de l’infraction dans les conditions prévues à l’article 4, paragraphe 1^{er} ne sont pas convoquées systématiquement au Centre, mais uniquement s’il s’avère nécessaire de dresser un procès-verbal. Le texte reste cependant muet sur la procédure concernant la personne qui conteste avoir été le conducteur au moment de l’infraction sans pouvoir désigner valablement le conducteur au moment de l’infraction ou qui désire exercer son droit de consultation de la photo concernant le véhicule. Il se pose la question si dans ces cas les agents du Centre dressent nécessairement un procès-verbal ou bien s’il est possible au détenteur du véhicule de payer sur place l’avertissement taxé. Le Conseil d’Etat estime dès lors qu’il faudrait renseigner la procédure exacte dans le texte en projet;
 - le Conseil d’Etat ne voit pas la nécessité de prévoir explicitement dans le libellé que la personne concernée est „convoquée au Centre“ pour être entendue en ses explications. Le droit de toute personne d’être entendue dans toute procédure, avant qu’une mesure individuelle qui l’affecterait défavorablement ne soit prise à son encontre, le droit d’accès de toute personne au dossier qui la concerne, dans le respect des intérêts légitimes de la confidentialité et du secret professionnel et des affaires, ne peut être tributaire d’une convocation au centre de constatation et de sanction des infractions routières. Il est dès lors indiqué de remplacer aux alinéas 1^{er} et 2 du paragraphe 1^{er} les termes „est convoquée (...) au Centre pour être entendue“ par ceux de „doit être entendue“;
 - le paragraphe 3 prévoit le retrait immédiat du permis de conduire pour excès de vitesse selon les modalités du paragraphe 14 de l’article 13 de la loi précitée du 14 février 1955. A cet égard, le Conseil d’Etat renvoie aux observations du Parquet général concernant l’inapplicabilité de la procédure du retrait immédiat du permis de conduire et de l’illisibilité des dispositions relatives au délit de grande vitesse;
 - au paragraphe 3, il faut écrire „50 pour cent“ et „paragraphe 14“ à la place de „50%“ et „paragraphe 14.“.
- La commission parlementaire décide ce qui suit:
- le Conseil d’Etat est suivi aux alinéas 1^{er} et 2 du paragraphe 1^{er}, les termes „est convoquée (...) au Centre pour être entendue“ sont remplacés par ceux de „doit être entendue“. Dans un souci de

cohérence rédactionnelle, la deuxième phrase de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} et la deuxième phrase de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} sont à adapter;

- au paragraphe 2, la première phrase est adaptée au vu des modifications apportées au paragraphe 1^{er}. La dernière phrase est adaptée afin de suivre les observations du Conseil d'Etat et du Parquet sur la mise en concordance avec l'article 386 (4) du Code d'instruction criminelle;
- au paragraphe 3, il est procédé à une modification de renvoi. En effet, suite au vote de la loi du 22 mai 2015 (permis de conduire à points), il y a lieu de modifier la référence du paragraphe 14 devenu paragraphe 13 de l'article 13 de la loi du 14 février 1955.

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

Art. 7. Procès-verbal.

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

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

(2) *Si la personne concernée **n'exerce pas son droit d'être entendue** dans un délai de 45 jours, le procès-verbal est transmis au procureur d'Etat compétent **le cas échéant, avec les explications écrites de la personne concernée**. Le délai de 45 jours court à partir de la date où l'intéressé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la **présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes**.*

(3) *En cas d'établissement d'un procès-verbal suite à la constatation dans le chef du conducteur d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum, il est procédé au retrait immédiat du permis de conduire conformément au **paragraphe 13** de l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955.*

Article 8

L'article 8 fixe le droit de contestation de la personne présumée pécuniairement redevable et les conditions de recevabilité des contestations. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 8.– Droit de contestation

(1) *En application de l'article 4, paragraphe (2), la personne présumée pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe (1), peut, dans un délai de 45 jours, contester être l'auteur de l'infraction. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de son refus d'accepter la lettre recommandée ou d'expiration du délai qui lui est imparti pour retirer la lettre recommandée.*

A cette fin, elle retourne par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception, le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné:

a) soit de l'un des documents suivants:

- 1) du récépissé du dépôt de plainte pour soustraction frauduleuse ou détournement frauduleux ou d'une copie de la déclaration de destruction du véhicule;*
 - 2) d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant les nom, prénoms, sexe, adresse et date de naissance de la personne qu'elle désigne comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction;*
 - 3) d'une copie de contrat de cession du véhicule dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et de la preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs;*
 - 4) d'une copie du contrat de location;*
- b) soit, pour pouvoir bénéficier de l'exception prévue à l'article 4, paragraphe (3), deuxième alinéa, de tout document pertinent démontrant qu'elle n'est manifestement pas l'auteur de l'infraction, ainsi que d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant toutes les*

démarches qu'elle a effectuées pour connaître le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

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

(2) Un membre du cadre policier de la police grand-ducale vérifie la contestation quant à sa recevabilité.

Sans préjudice de la procédure prévue au dernier alinéa du présent paragraphe, la contestation est recevable, à condition:

- 1) d'être conforme aux exigences du paragraphe (1) ainsi que de l'article 9 et
- 2) en cas d'attestation dont question au paragraphe (1), deuxième alinéa, point a) sous 2), de permettre d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

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

La contestation est de plein droit irrecevable, si une ou plusieurs des conditions de forme prévues au paragraphe (1) ainsi qu'à l'article 9 ne sont pas remplies, notamment si l'attestation dont question au paragraphe (1), deuxième alinéa, point a) sous 2), est manifestement incomplète, en ce sens qu'elle ne permet pas d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction. Dans ce cas, la responsabilité pécuniaire dont question à l'article 4, paragraphe (1), reste engagée et le concerné en est informé par écrit.

Dans les autres cas, le dossier contenant toutes les informations relatives à l'infraction constatée, y compris, le cas échéant, le procès-verbal, est transmis au procureur d'Etat. Il en est de même lorsque la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe (1), demande à bénéficier de l'exception prévue à l'article 4, paragraphe (3), deuxième alinéa.

(3) L'exercice de la contestation n'interrompt les délais ni de paiement ni de prescription.

Le Conseil d'Etat note ce qui suit:

- le paragraphe 2 de l'article précise les conditions selon lesquelles un membre du cadre policier vérifie la recevabilité de la contestation. A cet égard, les auteurs du texte prévoient qu'un „membre du cadre policier“ vérifie la contestation quant à sa recevabilité et transmet celle-ci, le cas échéant, au procureur d'Etat. Or, le Code d'instruction criminelle prévoit que la „police judiciaire est exercée, sous la direction du procureur d'Etat, par les officiers, fonctionnaires et agents désignés au présent titre“. Afin d'éviter des interprétations divergentes, le Parquet général demande dans son avis à ce que les termes „membre du cadre policier“ soient remplacés par „officier ou agent de police judiciaire“. Le Conseil d'Etat fait sienne cette remarque;
- toujours au même paragraphe, alinéa 2, point a), il y a lieu de supprimer l'obligation d'indiquer dans l'attestation écrite la date de naissance de la personne désignée comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction étant donné que l'omission dans le formulaire de contestation de cette information difficilement disponible ou vérifiable par la personne présumée pécuniairement redevable rendrait la demande de contestation de plein droit irrecevable;
- le paragraphe 2 de l'article indique les suites à donner aux contestations selon qu'elles sont considérées recevables ou irrecevables. Ainsi, l'alinéa 2 traite des contestations considérées comme recevables et l'avant-dernier alinéa traite de celles considérées comme irrecevables. Or, le dernier alinéa traite des contestations „dans les autres cas“ sans autre précision. Le Conseil d'Etat se demande quels autres cas sont visés et insiste à ce que le texte soit précisé à cet égard;
- toujours au paragraphe 2, il convient d'écrire correctement „Police grand-ducale“;
- à l'avant-dernier alinéa du même paragraphe, il y a lieu d'omettre la partie de phrase qui commence par le mot „notamment“ et qui se termine par les mots „manifestement incomplète“, vu son imprécision et son caractère exemplatif;
- au paragraphe 3, les termes „l'exercice de la contestation“ sont à remplacer par les mots „la contestation“.

La Commission décide ce qui suit:

- à l’alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} et comme précédemment, le Conseil d’Etat et le Parquet sont suivis dans leurs observations relatives à la mise en concordance du projet de loi avec l’article 386 (4) du Code d’instruction criminelle;
- l’alinéa 2 du paragraphe 1^{er} est remplacé afin de tenir compte des changements préconisés dans le cadre de la réduction de points;
- pour tenir compte de ces changements préconisés dans le cadre de la réduction de points et des amendements afférents, il convient d’adapter également le paragraphe 2, afin d’en rendre les dispositions plus claires. Le principe est que toutes les contestations sont transmises au parquet, sauf les contestations qui sont de plein droit recevables aux termes de l’alinéa 2. A noter que suite aux changements envisagés dans le cadre de la réduction de points, il y a lieu de prévoir que toutes les contestations non recevables de plein droit sont transmises au Parquet;
- le paragraphe 3 est modifié afin de tenir compte des différents avis (Parquet de Luxembourg, Chambre des métiers, Chambre de commerce, CNPD) concernant l’interruption des délais;
- les remarques d’ordre légistique du Conseil d’Etat sont suivies.

Au regard de ce qui précède, l’article 8 se lira comme suit:

Art. 8. Droit de contestation.

*(1) En application de l’article 4, paragraphe 2, la personne présumée pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l’article 4, paragraphe 1^{er}, peut, dans un délai de 45 jours, contester être l’auteur de l’infraction. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour **de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l’avis par le facteur des postes.***

A cette fin, elle retourne par lettre recommandée, accompagnée d’un avis de réception, le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné de l’un des documents suivants:

1. *du récépissé du dépôt de plainte pour soustraction frauduleuse ou détournement frauduleux ou d’une copie de la déclaration de destruction du véhicule;*
2. *d’une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant les nom, prénoms, sexe et adresse et date de naissance de la personne qu’elle désigne comme conducteur du véhicule au moment de l’infraction;*
3. *d’une copie de contrat de cession du véhicule dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et de la preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs;*
4. *d’une copie du contrat de location.*

b) soit, pour pouvoir bénéficier de l’exception prévue à l’article 4, paragraphe (3), deuxième alinéa, de tout document pertinent démontrant qu’elle n’est manifestement pas l’auteur de l’infraction, ainsi que d’une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant toutes les démarches qu’elle a effectuées pour connaître le conducteur du véhicule au moment de l’infraction.

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

(2) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation quant à sa recevabilité et transmet le dossier contenant toutes les informations relatives à l’infraction constatée, y compris, le cas échéant, le procès-verbal, au procureur d’Etat, hormis les cas où la contestation est recevable de plein droit conformément aux conditions ci-dessous.

Sans préjudice de la procédure prévue au dernier alinéa du présent paragraphe, La contestation est recevable, à condition:

1. *d’être conforme aux exigences du paragraphe 1^{er} ainsi que de l’article 9 et*
2. *en cas d’attestation dont question au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point 2., de permettre d’identifier le conducteur du véhicule au moment de l’infraction.*

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

La contestation est de plein droit irrecevable, si une ou plusieurs des conditions de forme prévues au paragraphe (1) ainsi qu'à l'article 9 ne sont pas remplies, notamment si l'attestation dont question au paragraphe (1), deuxième alinéa, point a) sous 2), est manifestement incomplète, en ce sens qu'elle ne permet pas d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction. Dans ce cas, la responsabilité pécuniaire dont question à l'article 4, paragraphe (1), reste engagée et le concerné en est informé par écrit.

Dans les autres cas, le dossier contenant toutes les informations relatives à l'infraction constatée, y compris, le cas échéant, le procès-verbal, est transmis au procureur d'Etat. Il en est de même lorsque la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe (1), demande à bénéficier de l'exception prévue à l'article 4, paragraphe (3), deuxième alinéa.

(3) L'exercice de La contestation interrompt les délais de paiement et de prescription.

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat suggère de reformuler l'alinéa 1^{er} (paragraphe 3 selon le Conseil d'Etat) comme suit: „(3) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat.“ Le Conseil d'Etat note encore que les amendements apportés au paragraphe 2 de l'article 8 visent à clarifier la procédure de la contestation. Il propose de scinder les deux alinéas en deux paragraphes distincts, l'alinéa 1^{er} devenant le paragraphe 3 et l'alinéa 2 devenant le paragraphe 2. Le paragraphe 3 est par conséquent à renuméroter en paragraphe 4.

La Commission se rallie aux observations de la Haute Corporation.

Au vu de ce qui précède, l'article 8 se lira comme suit:

Art. 8. Droit de contestation.

(1) En application de l'article 4, paragraphe 2, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1^{er}, peut, dans un délai de 45 jours, contester être l'auteur de l'infraction. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

A cette fin, elle retourne par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception, le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné de l'un des documents suivants:

1. du récépissé du dépôt de plainte pour soustraction frauduleuse ou détournement frauduleux ou d'une copie de la déclaration de destruction du véhicule;
2. d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant les nom, prénoms, sexe et adresse de la personne qu'elle désigne comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction;
3. d'une copie de contrat de cession du véhicule dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et de la preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs;
4. d'une copie du contrat de location.

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

(2) La contestation est admise, à condition:

1. d'être conforme aux exigences du paragraphe 1^{er} ainsi que de l'article 9 et
2. en cas d'attestation dont question au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point 2., de permettre d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

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

(3) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat.

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

Article 9

Les dispositions de l'article 9 augmentent d'un mois le délai de 45 jours prévu pour le paiement de l'avertissement taxé, pour l'établissement du procès-verbal au Centre et pour l'exercice du droit de contestation au bénéfice des personnes n'ayant pas leur lieu de résidence au Luxembourg. Dans sa version initiale, l'article 9 se lit comme suit:

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

Si la personne concernée n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, les délais prévus aux articles 6, 7 et 8 sont augmentés d'un mois.

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

Sauf à compléter, à l'alinéa 2, l'intitulé de la loi facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière par la date à laquelle celle-ci acquerra force exécutoire, une fois que cette dernière aura été promulguée, le Conseil d'Etat n'a pas d'observation à formuler à l'endroit de cet article, qui se lira donc comme suit:

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

Si la personne concernée n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, les délais prévus aux articles 6, 7 et 8 sont augmentés d'un mois.

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

Article 10 initial (articles 10 et 11 nouveaux)

L'article 10 initial règle le droit de consulter la photo prise au moment de la détection de l'infraction, ainsi que la question du traitement des autres données à caractère personnel dans le cadre du système CSA. Afin d'éviter un engorgement du système CSA, il a été retenu de ne pas transmettre d'office à tous les contrevenants présumés la photo du véhicule en infraction. Ainsi, le droit d'accès à la photo s'exerce sans exception auprès du Centre et uniquement sur demande expresse de la personne présumée pécuniairement responsable ou qui a été désignée comme conducteur. Seul le conducteur, auteur de l'infraction identifiée, est identifiable sur la photo prise par les appareils automatiques, toute autre personne étant, le cas échéant, masquée. A noter que tout traitement de données à caractère personnel se fait dans le respect de la législation applicable en matière de protection des données. Dans sa version initiale, l'article 10 initial se lit comme suit:

Art. 10.– Droit d'accès aux données du système CSA

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

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

(3) Lors de l'exercice du droit d'accès, toute personne autre que le conducteur est masquée sur la photo exhibée, sauf exception dûment justifiée.

(4) Sans préjudice des données traitées par le Centre et soumises au régime de l'article 8 de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée, tout accès aux données non prévu par le présent article s'exerce conformément à l'article 17, paragraphe (2), cinquième alinéa, de la même loi modifiée.

(5) Les modalités du traitement des données à caractère personnel effectué dans le cadre du système CSA non prévues par la présente loi sont déterminées par le règlement grand-ducal qui portera autorisation du traitement des données à caractère personnel dans le cadre du système CSA, conformément à l'article 17 paragraphe premier de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée.

Le Conseil d'Etat note ce qui suit à l'endroit de cet article:

- selon le paragraphe 3, toute personne autre que le conducteur doit être masquée lors de l'accès au cliché, „sauf exception dûment justifiée“. Or, les auteurs du texte ne donnent aucune indication quant au type de situations pouvant justifier une telle exception sauf la mention, dans le commentaire des articles, de l'instruction des candidats au permis de conduire. Le Conseil d'Etat est d'avis que les auteurs devraient soit se limiter à énoncer dans le texte de ce paragraphe l'exception précitée, soit donner de plus amples indications quant aux exceptions justifiant que le cliché soit exhibé entièrement;
- il se demande en outre quelle sera la procédure dans le cas où le détenteur du titulaire du certificat d'immatriculation s'avère être le passager du véhicule au moment de l'infraction. Etant donné que la consultation au Centre se fait sous le contrôle de la Police grand-ducale, sera-t-elle habilitée à révéler à ce moment la partie masquée du cliché afin de pouvoir aider le détenteur du véhicule à établir l'identité du conducteur? Est-ce que les membres de la Police grand-ducale pourraient démasquer le cliché en l'absence de la personne péuniairement redevable?
- le paragraphe 5 renvoie, pour la détermination des modalités du traitement des données, à un règlement grand-ducal adopté en application de l'article 17 de la loi précitée du 2 août 2002. Dans le souci d'une meilleure harmonisation des textes applicables en la matière et de la distinction entre le traitement des données en général et du cas particulier de l'accès aux données, le Conseil d'Etat propose d'omettre le paragraphe 5 et de faire précéder l'article sous rubrique par un nouvel article qui prendra la teneur suivante:

„Art. 10.– Traitement des données du système CSA.

Le Centre procède au traitement des données à caractère personnel qui est nécessaire à l'accomplissement de ses missions.

Le traitement s'effectue conformément à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Il fait l'objet d'un règlement grand-ducal prévu à l'article 17, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 2 août 2002.

Sans préjudice des données traitées par le Centre et soumises au régime de l'article 8 de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée et des dispositions de l'article 11 de la présente loi, tout accès aux données non prévu par le présent article s'exerce conformément audit article 17, paragraphe 2, alinéa 5.“

Les trois premiers paragraphes de l'article 10 seraient dès lors à reprendre dans un article 11 nouveau et les articles subséquents à renuméroter en conséquence.

La Commission fait sienne cette proposition. En outre, elle décide de remplacer le paragraphe 3 afin de tenir compte de l'observation du Conseil d'Etat. En effet, lors de l'apprentissage et de l'examen pratiques en vue de l'obtention du permis de conduire, l'instructeur est à considérer au sens du Code de la Route comme conducteur du véhicule. Les nouveaux articles 10 et 11 se liront donc comme suit:

„Art. 10. Traitement des données du système CSA.

Le Centre procède au traitement des données à caractère personnel qui est nécessaire à l'accomplissement de ses missions.

Le traitement s'effectue conformément à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Il fait l'objet d'un règlement grand-ducal prévu à l'article 17, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 2 août 2002.

Sans préjudice des données traitées par le Centre et soumises au régime de l'article 8 de la loi précitée du 2 août 2002 et des dispositions de l'article 11 de la présente loi, tout accès aux données non prévu par l'article 11 s'exerce conformément audit article 17, paragraphe 2, alinéa 5.“

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

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

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

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

(4) *Sans préjudice des données traitées par le Centre et soumises au régime de l'article 8 de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée, tout accès aux données non prévu par le présent article s'exerce conformément à l'article 17, paragraphe (2), cinquième alinéa, de la même loi modifiée.*

(5) *Les modalités du traitement des données à caractère personnel effectué dans le cadre du système CSA non prévues par la présente loi sont déterminées par le règlement grand-ducal qui portera autorisation du traitement des données à caractère personnel dans le cadre du système CSA, conformément à l'article 17 paragraphe premier de la loi modifiée du 2 août 2002 précitée.*

Article 11 initial (nouvel article 12)

L'article sous rubrique érige en délit la fausse déclaration faite dans le cadre du système CSA avec l'intention de se soustraire aux sanctions prévues pour réprimer les différentes infractions routières. Il se lit comme suit:

Art. 12. Dispositions pénales.

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

Le Conseil d'Etat est d'avis que pareille disposition n'a pas lieu d'être, étant donné que le Code pénal prévoit à l'article 209-1 un emprisonnement de deux mois à trois ans pour les personnes qui ont établi une attestation faisant état de faits matériellement inexacts, ou qui ont falsifié une telle attestation originellement sincère ou qui ont fait usage d'une telle attestation inexacte ou falsifiée. Les cas spécifiques visés par l'article sous rubrique sont dès lors couverts par le droit commun.

La commission parlementaire décide de ne pas suivre cette remarque de la Haute Corporation et de maintenir le texte dans sa version initiale. Elle estime en effet que les dispositions de l'article 209-1 du Code pénal vont trop loin en ce sens que:

- l'élément constitutif de l'intention frauduleuse fait défaut; selon le Code pénal une indication inexacte suffit pour s'exposer à une sanction;
- seule une peine d'emprisonnement est prévue, alors que le projet de loi prévoit une amende.

Il s'agit en l'espèce d'une disposition essentielle du projet, qu'il convient de garder pour éviter, notamment en l'absence de consignation comme en France, qu'au moyen de fausses déclarations les sanctions voire le système CSA ne soient mis à mal.

Article 12 initial (nouvel article 13)

Cet article prévoit de modifier certaines dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Dans sa version initiale, il se lit comme suit:

Art. 12.- Disposition modificative

L'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est complété in fine par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:

„Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du portant création du système de contrôle et de sanction automatisé.“

Le Conseil d'Etat est d'avis qu'il y a lieu de compléter l'article sous rubrique par un paragraphe 2 afin de donner une base légale à la consultation par le procureur général d'Etat, le procureur d'Etat ainsi que les membres de leurs parquets du fichier créé dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisé. Le Conseil d'Etat propose dès lors de libeller l'article sous revue de la façon suivante:

Art. 13. Dispositions modificatives.

(1) *L'article 16 de la loi précitée du 14 février 1955 est complété in fine par un nouvel alinéa libellé comme suit:*

„Les dispositions du présent article ne s’appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du JJ.MM.AAAA portant création du système de contrôle et de sanction automatisé.“

(2) L’article 48-24 du Code d’instruction criminelle est complété in fine par un point 11 libellé comme suit:

„11. Le fichier créé dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisé.“

Par ailleurs, le Conseil d’Etat donne à considérer, si le cadre du projet de loi sous examen ne pourrait pas fournir l’occasion de modifier l’alinéa 2 de l’article 16 pour l’aligner sur la modification de l’alinéa 1^{er} intervenue sous l’effet de la loi du 22 mai 2015 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. Il rappelle en effet son avis du 23 octobre 2012 relatif au projet de loi en question (doc. parl. n° 6399⁵) où il avait mis en exergue l’incompatibilité de l’article 16 avec les exigences du droit européen résultant de la jurisprudence de la Cour de Justice de l’Union européenne plus amplement exposée dans cet avis.

Tout comme l’alinéa 1^{er}, version applicable avant l’entrée en vigueur de la loi précitée du 22 mai 2015, l’alinéa 2 risque en effet de subir la sanction des juges européens pour ne pas être en phase avec le principe du traitement non discriminatoire des ressortissants d’autres Etats membres par rapport aux nationaux.

La Commission décide ce qui suit:

- l’alinéa 4 de l’article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est complété par un point 5., afin de donner suite à une remarque de l’avis du Parquet du Tribunal d’Arrondissement de Diekirch, dont le Conseil d’Etat se fait d’ailleurs écho. Dans son avis du 8 janvier 2015, le Parquet de Diekirch s’exprime comme suit: „Comme il ne peut pas être question de traiter autrement, voire plus défavorablement, les personnes qui se sont acquittées au cours des trois dernières années d’un avertissement taxé par rapport à celles qui ont fait l’objet d’une condamnation pénale du chef d’une contravention grave, il appartiendrait, en l’état actuel de la législation, aux policiers qui constatent un dépassement de la limitation de vitesse autorisée de plus de 50% du maximum de la vitesse réglementaire autorisée, de dresser un procès-verbal, du moment que la vitesse constatée est d’au moins 20 km/heure supérieure à ce maximum. Le texte légal est toutefois muet à ce sujet puisque l’article 15 ne prévoit pas cette hypothèse parmi celles où un procès-verbal doit obligatoirement être dressé. Afin de parer à toute disparité de traitement entre les usagers qui se sont acquittés d’un avertissement taxé du chef d’une contravention grave, données auxquelles le Centre peut accéder à l’instar de la police, et ceux qui ont été condamnés judiciairement du même chef, mais dont la condamnation échappe à la constatation du Centre puisqu’il n’a pas accès aux données du casier judiciaire, il convient de modifier l’article 15 de la loi modifiée du 14.2.1955 en y ajoutant un point 5) prévoyant que l’avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal „en cas de constatation d’un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum de la vitesse autorisée et d’au moins 20 km/heure (voire 40 km/heure comme proposé ci-après) par rapport à ce maximum“ “;
- la première phrase de l’alinéa 2 de l’article 16 de la loi de 1955 est remplacée, afin de donner suite à la remarque du Conseil d’Etat.

Le nouvel article 13 se lira donc comme suit:

Art. 13. Dispositions modificatives.

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

1. L’alinéa 4 de l’article 15 est complété par un point 5. à insérer après le point 4. avec le libellé suivant:

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

2. La première phrase de l’alinéa 2 de l’article 16 est remplacée par le libellé suivant:

„Jusqu’à remise de cette somme, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu.“

3. L’article 16 est complété in fine par un alinéa nouveau avec le libellé suivant:

„Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du (date à compléter) portant création du système de contrôle et de sanction automatisé.“

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

„11. Le fichier créé dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés.“

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat fait mention de quelques remarques d'ordre législative, qui sont reprises par la Commission.

Article 13 initial (nouvel article 14)

Cet article prévoit une forme abrégée qui servira de référence à la loi et se lit comme suit:

Art. 14. Disposition finale.

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du xxx portant création du système de contrôle et de sanction automatisés“.

Le Conseil d'Etat rappelle qu'il faudra compléter la référence à la loi dans sa forme abrégée par la date à laquelle celle-ci aura été promulguée.

Article 14 initial

Cet article prévoit la date d'entrée en vigueur de la loi et se lit comme suit:

Art. 14.– Entrée en vigueur

La présente loi entre en vigueur le 1^{er} juin 2015.

Le Conseil d'Etat rappelle qu'il faut veiller à ce que l'entrée en vigueur d'un texte législatif soit compatible avec la possibilité pour les personnes concernées de se conformer aux nouvelles prescriptions et pour l'administration de les mettre en œuvre de manière efficace. Le cas échéant, il suggère donc d'adapter la date d'entrée en vigueur.

La Commission du Développement durable décide de suivre le Parquet général qui dans son avis du 11 février 2015 estime qu'„il y a lieu de supprimer cet article, du moins dans sa formulation proposée, étant donné que ni le texte de la loi, ni les installations techniques ne sont prêts à l'heure actuelle. Dans les conditions données, il y a lieu d'appliquer en l'espèce le droit commun, ce qui aurait l'avantage de ne pas indiquer une date précise ne correspondant en rien à la mise en place et au fonctionnement effectif du système proposé“. L'article 14 est donc supprimé.

*

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
portant création du système de contrôle et de sanction auto-
matisés et modification de la loi modifiée du 14 février 1955
concernant la réglementation de la circulation sur toutes les
voies publiques

Art. 1^{er}. *Objet.*

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

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

En vue d'assurer le fonctionnement du système CSA, le Centre a pour mission le traitement des infractions, la gestion des contestations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA.

Art. 2. *Finalités du système CSA.*

(1) Le système CSA a les finalités suivantes:

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

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

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

(4) Lorsqu'une infraction autre que celles prévues au paragraphe 1^{er}, point 1. est constatée au moyen du système CSA, les données traitées dans le cadre du système CSA peuvent servir aux fins de poursuites selon le droit commun.

Art. 3. Appareils automatiques.

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

En ce qui concerne les appareils automatiques destinés à constater et à enregistrer l'infraction à la législation routière visée à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1. sous a), ils peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et être conçus pour mesurer soit la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement, soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points.

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

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

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

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

Art. 4. Responsabilité.

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 5. Avertissement taxé.

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

Cette information est valablement faite à l'adresse figurant au registre national des personnes physiques prévu par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, au registre national des personnes physiques, à la carte d'identité, aux registres communaux des personnes physiques pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que détenteur, ou à défaut propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale détenteur, ou à défaut propriétaire du véhicule, cette information est valablement faite à l'adresse figurant au répertoire général des personnes physiques et morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales.

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

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

Art. 6. Paiement de l'avertissement taxé.

(1) Le paiement de l'avertissement taxé doit intervenir dans un délai de 45 jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans la lettre recommandée prévue par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne ayant fait l'objet d'un avertissement taxé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

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

Art. 7. Procès-verbal.

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

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

(2) Si la personne concernée n'exerce pas son droit d'être entendue dans un délai de 45 jours, le procès-verbal est transmis au procureur d'Etat compétent. Le délai de 45 jours court à partir de la date où l'intéressé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

(3) En cas d'établissement d'un procès-verbal suite à la constatation dans le chef du conducteur d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50 pour cent du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum, il est procédé au retrait immédiat du permis de conduire conformément au paragraphe 13 de l'article 13 de la loi précitée du 14 février 1955.

Art. 8. Droit de contestation.

(1) En application de l'article 4, paragraphe 2, la personne pécuniairement responsable dans les conditions prévues à l'article 4, paragraphe 1^{er}, peut, dans un délai de 45 jours, contester être l'auteur de l'infraction. Le délai de 45 jours court à partir de la date où la personne concernée a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de la lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

A cette fin, elle retourne par lettre recommandée, accompagnée d'un avis de réception, le formulaire de contestation, dûment rempli et signé, au Centre et accompagné de l'un des documents suivants:

1. du récépissé du dépôt de plainte pour soustraction frauduleuse ou détournement frauduleux ou d'une copie de la déclaration de destruction du véhicule;
2. d'une attestation écrite, datée et signée de la main de son auteur précisant les nom, prénoms, sexe et adresse de la personne qu'elle désigne comme conducteur du véhicule au moment de l'infraction;
3. d'une copie de contrat de cession du véhicule dûment rempli et cosigné par le cessionnaire et de la preuve de la transaction dans le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs;
4. d'une copie du contrat de location.

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

(2) La contestation est admise, à condition:

3. d'être conforme aux exigences du paragraphe 1^{er} ainsi que de l'article 9 et
4. en cas d'attestation dont question au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, point 2., de permettre d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

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

(3) Un officier ou agent de police judiciaire vérifie la contestation. Si la contestation n'est pas admise, l'officier ou agent de police judiciaire dresse un procès-verbal qui est transmis au procureur d'Etat.

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

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

Si la personne concernée n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, les délais prévus aux articles 6, 7 et 8 sont augmentés d'un mois.

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

Art. 10. Traitement des données du système CSA.

Le Centre procède au traitement des données à caractère personnel qui est nécessaire à l'accomplissement de ses missions.

Le traitement s'effectue conformément à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

Il fait l'objet d'un règlement grand-ducal prévu à l'article 17, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 2 août 2002.

Sans préjudice des données traitées par le Centre et soumises au régime de l'article 8 de la loi précitée du 2 août 2002 et des dispositions de l'article 11 de la présente loi, tout accès aux données non prévu par l'article 11 s'exerce conformément audit article 17, paragraphe 2, alinéa 5.

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

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

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

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

Art. 12. Dispositions pénales.

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

Art. 13. Dispositions modificatives.

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

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

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

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

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

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

„Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du (date à compléter) portant création du système de contrôle et de sanction automatisé.“

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

„11. Le fichier créé dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés.“

Art. 14. Disposition finale.

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant: „loi du (date à compléter) portant création du système de contrôle et de sanction automatisés“.

Luxembourg, le 2 juillet 2015.

La Présidente-Rapportrice,
Josée LORSCHÉ

