



CHAMBRE DES DÉPUTÉS  
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Session ordinaire 2012-2013

RM/pk

P.V. DEVDU 21

## Commission du Développement durable

### Procès-verbal de la réunion du 10 janvier 2013

#### Ordre du jour :

1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 10 décembre 2012 et de la réunion jointe du 22 novembre 2012
2. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules  
- Rapportrice : Madame Marie-Josée Frank  
- Présentation du projet de loi et examen de l'avis du Conseil d'Etat
3. Divers

\*

Présents : M. Fernand Boden, Mme Marie-Josée Frank, M. Ali Kaes (remplaçant M. Marc Spautz), Mme Josée Lorsché, M. Roger Negri, M. Marcel Oberweis, M. Ben Scheuer, M. Roland Schreiner, M. Robert Weber (remplaçant M. Lucien Clement)

M. Claude Wiseler, Ministre du Développement durable et des Infrastructures

M. Guy Heintz, Mme Josiane Pauly, Mme Félicie Weycker, du Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Mme Rachel Moris, de l'Administration parlementaire

Excusés : M. Eugène Berger, Mme Lydia Mutsch

\*

Présidence : M. Fernand Boden, Président de la Commission

\*

- 1. Approbation des projets de procès-verbal de la réunion du 10 décembre 2012 et de la réunion jointe du 22 novembre 2012**

Les projets de procès-verbal sous rubrique sont adoptés.

**2. 6399 Projet de loi modifiant a) la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques et b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules**

Suite à une brève introduction de Madame la Rapportrice, Monsieur le Ministre présente le projet de loi sous rubrique, pour le détail duquel il est prié de se référer au document parlementaire afférent ainsi qu'au document PowerPoint joint en annexe du présent procès-verbal.

En bref, le projet de loi a pour objet de modifier la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, ainsi que la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules. Il s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière impliquant une adaptation et un renforcement des mesures pour lutter efficacement contre l'insécurité routière. Dans cette optique, en plus d'effectuer des modifications afin de corriger des incohérences textuelles secondaires, les objectifs principaux du projet de loi sous rubrique sont les suivants :

- l'adaptation du tableau des infractions susceptibles de faire perdre aux titulaires d'un permis de conduire des points dans le cadre du permis à points ;
- l'adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est sanctionnée sur le plan pénal ;
- l'adaptation des dispositions légales en matière d'interdiction de conduire judiciaire et de retrait administratif du permis de conduire ;
- la modification du cadre légal des plaques minéralogiques ;
- la mise à jour des interventions du Ministre ayant les Transports dans ses attributions en matière d'emploi de plaques ou de signes spéciaux pour la mise en circulation, voire le maintien en circulation de certains véhicules ;
- la création des conditions légales pour l'immatriculation au Luxembourg de véhicules au nom de personnes qui n'y ont pas leur résidence normale ;
- la suppression de l'obligation pour les ressortissants d'autres Etats membres de l'UE de devoir présenter leur véhicule au contrôle technique en cas d'établissement de leur résidence normale au Luxembourg.

De l'échange de vues corrélatif à l'exposé de Monsieur le Ministre, il y a lieu de retenir ce qui suit :

- depuis la mise en place du permis à points en 2002, le nombre de tués sur les routes luxembourgeoises a diminué de plus de la moitié. Ainsi, même si ce n'est pas là la seule raison pour expliquer cette baisse sensible, les statistiques montrent qu'il existe une corrélation évidente entre l'évolution des accidents graves et l'instauration du permis à points ;
- les statistiques montrent également de manière évidente que la conduite sous l'emprise d'alcool et la vitesse excessive sont deux problèmes fondamentaux sur les routes. C'est

d'ailleurs pour cette raison que le projet de loi sous rubrique met l'accent sur ces infractions qui sont réputées être à l'origine des accidents graves ;

- le problème de la conduite sous l'emprise d'alcool semble être un phénomène global et non pas un phénomène limité aux jeunes dans notre société. Les statistiques sont en effet relativement éparpillées en ce qui concerne l'âge des contrevenants ;
- étant donné que les nouveaux tests de dépistage des stupéfiants n'ont été mis en place que depuis six mois, aucune statistique n'est à ce jour disponible. Il est cependant évident que la conduite sous l'emprise de drogue est un problème notable ;
- la prise de certains médicaments est susceptible d'altérer la vigilance au volant. La consommation d'alcool associée à ces médicaments aggrave évidemment la situation. Le statut juridique de cette situation est cependant quelque peu imprécis ;
- même s'il semble de bon sens d'interdire de fumer dans les voitures en présence d'un enfant, il n'est pas prévu de légiférer sur ce point. Le cas échéant, cette réglementation serait de toute façon, du ressort du Ministre ayant la Santé dans ses attributions et non pas du Ministre ayant les Transports dans ses attributions ;
- dans ce même contexte, Monsieur le Ministre prône une certaine circonspection en arguant du fait qu'il est impossible de punir le fait d'écouter la radio, de manger ou encore de fumer au volant, même s'il est vrai que toutes ces actions diminuent la concentration ;
- le délit de grande vitesse est une infraction répondant à la fois aux deux conditions suivantes : excès de vitesse dépassant de plus de 50% le plafond réglementaire par rapport à la vitesse maximale autorisée (la vitesse constatée étant d'au moins 20 km/h supérieure à la vitesse maximale autorisée) et récidive intervenant au cours des trois années après une première contravention grave ou une condamnation pour un délit, en matière de vitesse. Le délit de grande vitesse joue donc uniquement en cas de récidive. Comme tout délit routier, le délit de grande vitesse est toujours renvoyé devant un tribunal et peut être assorti d'une peine de prison comprise entre 8 jours et 3 ans et d'une amende comprise entre 500 et 10.000 euros. A noter que le projet de loi n°6399 n'apporte aucune modification ni quant à la définition du délit de grande vitesse ni quant à la hauteur des peines encourues et qu'il se borne à adapter le barème de points retirés ;
- il peut être procédé au retrait immédiat du permis de conduire à l'égard des conducteurs qui ont commis l'une des infractions suivantes :
  - o conduite d'un véhicule avec un taux d'alcoolémie d'au moins 1,2 g d'alcool par litre de sang,
  - o excès de 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 minimum.

Le retrait du permis de conduire vaut interdiction de conduire. Il s'agit cependant uniquement d'une interdiction de conduire provisoire qui devra, le cas échéant, être entérinée par un tribunal ;

- dans ce contexte, le projet de loi sous rubrique prévoit d'instaurer plusieurs cas où l'emploi du permis de conduire peut être limité à un ou plusieurs des trajets comme par exemple :
  - o les trajets effectués dans l'intérêt de la profession de la personne concernée,
  - o le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,

- le trajet effectué par la personne concernée pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec elle, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle. De l'avis d'un membre de la commission parlementaire, ce dernier point devrait être amendé afin de le rendre plus général et de l'adapter notamment au cas de parents divorcés, ayant la garde partagée de leur enfant ;
- un contrevenant non-résident pourra se voir retirer des points sur un « permis virtuel ». En effet, tout conducteur étranger circulant au Luxembourg est virtuellement titulaire de douze points qui pourront diminuer en cas d'infraction constatée par les forces de l'ordre. Dans le cas où ces douze points seraient supprimés, le conducteur ne peut plus conduire au Luxembourg ;
- Monsieur le Ministre plaide pour l'harmonisation et le renforcement de la réglementation du contrôle technique au niveau européen ;
- arguant du fait que les délais de récupération des points sont longs, un membre de la commission parlementaire suggère de mettre en place un système qui s'inspirerait du système français, qui est plus souple sans pour autant être laxiste. Selon lui, un système trop strict entraîne le risque qu'un nombre croissant de personnes puissent rouler sans permis. Il est donc d'avis qu'il faudrait, d'une part, mener une campagne de sensibilisation sur les risques de la conduite sans permis et, d'autre part, réviser le système du permis à points en permettant aux conducteurs de récupérer plus rapidement leurs points retirés s'ils adoptent un comportement responsable au volant. Cette révision permettrait de donner une connotation positive à la future loi et de la faire mieux accepter par la population. Monsieur le Ministre, tout en insistant sur les dangers de la conduite sans permis et sur l'obligatoire sévérité envers un tel comportement, propose de charger ses services d'examiner le système français et d'évaluer sa possible transposition en droit national.

Les membres de la Commission du Développement durable examinent également l'avis du Conseil d'Etat datant du 23 octobre 2012. Ils constatent d'emblée qu'aucune opposition formelle n'a été émise en ce qui concerne le volet central du projet de loi, à savoir la révision du système du permis à points. La Haute Corporation recommande cependant vivement de maintenir un système actuel de retrait des points.

Les responsables du Ministère ne rejoignent pas l'argumentation du Conseil d'Etat en la matière, et notamment celle relative à la rupture partielle de la logique inhérente au régime légal actuel. Ils sont au contraire d'avis que les propositions de modification s'inscrivent parfaitement dans la logique du barème actuel, en ce sens que l'accent est mis sur les infractions qui sont réputées être à l'origine des graves accidents de la route.

Les membres de la commission parlementaire ont plutôt tendance à approuver l'argumentation du Conseil d'Etat, selon lequel le nombre de points retirés doit rester proportionnel à la gravité du fait, alors que la logique implémentée par le projet de loi ne répond plus à cette nécessaire proportionnalité. Ils recommandent donc aux responsables gouvernementaux de réfléchir à la possibilité de respecter la logique de la Haute Corporation en amendant le projet de loi afin de prévoir qu'une contravention entraînerait le retrait de 0 ou 1 point, une contravention grave le retrait de 2 ou 3 points et un délit le retrait de 4 points ou plus.

Dans ce contexte et afin de se faire une idée globale de la situation et de pouvoir prendre une décision en toute connaissance de cause, les membres de la Commission demandent de recevoir un relevé détaillé et exhaustif, sous forme de tableau, de toutes les infractions, du nombre de points retirés et des montants des amendes encourues.

Le Conseil d'Etat émet, par contre, plusieurs oppositions formelles sur les points suivants :

- à l'article II, il constate que la disposition prévoyant que la compétence de délivrer les permis de conduire appartient au ministre du ressort et à son délégué se heurte aux dispositions de l'article 76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc d'organiser son Gouvernement. Il n'est dès lors pas permis au législateur d'organiser au sein du pouvoir exécutif des délégations d'un membre du Gouvernement à un fonctionnaire. Le Conseil d'Etat s'oppose formellement au maintien des mots « ou son délégué » dans le texte. Les membres de la Commission donneront suite à cette critique ;
- le Conseil d'Etat s'oppose à l'intégration du numéro d'immatriculation et du signe distinctif national dans un seul et même support en vue de la préservation du patrimoine automobile, car cette disposition est contraire à la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975. Les membres de la commission parlementaire donneront également suite à cette remarque ;
- le Conseil d'Etat s'oppose formellement au renvoi à un règlement grand-ducal pour la détermination des conditions d'admission des instructeurs agréés à l'endroit de l'article V. Les membres de la Commission décident d'inscrire ces dispositions dans la loi ;
- la Haute Corporation s'oppose formellement à la disposition de l'article VII qui prévoit de conférer aux candidats policiers la prérogative de donner des injonctions aux usagers de la route, prérogative normalement réservée à des fonctionnaires assermentés. Si Monsieur le Ministre comprend l'argumentation juridique du Conseil d'Etat, il regrette que les candidats policiers ne puissent compléter leur formation sur le terrain. Après un bref échange de vues, il est convenu de donner suite à la remarque du Conseil d'Etat et de supprimer cette disposition, tout en cherchant des solutions pratiques afin de compléter la formation des candidats policiers ;
- à l'article XIII et au regard des problèmes de conformité par rapport aux exigences du droit européen en ce qui concerne le montant de la consignation à payer par le contrevenant routier non-résident qui préfère la verbalisation en vue d'un procès au paiement de l'avertissement taxé, le Conseil d'Etat s'oppose formellement à la version actuelle du texte. Il propose de fixer la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé mais augmenté des frais de justice usuellement appliqués. Les membres de la Commission entendent donner suite à cette remarque ;
- la formule de promulgation ne fait pas partie du dispositif d'une loi. Dès lors, le Conseil d'Etat exige, sous peine d'opposition formelle, que l'article XVI du projet de loi soit supprimé, car il est contraire aux exigences de l'article 34 de la Constitution. Il sera également donné suite à cette remarque.

Au cours d'une prochaine réunion, la Commission du Développement durable procédera à l'examen détaillé des articles du projet de loi. Dans ce contexte, les responsables du Ministère sont chargés d'élaborer une proposition de texte qui réponde à la fois aux remarques du Conseil d'Etat et aux observations émises ci-dessus par les membres de la Commission.

### **3. Divers**

Les prochaines réunions auront lieu le 16 janvier 2013, respectivement à 10h30 et à 14h00.

Luxembourg, le 17 janvier 2013

La secrétaire,  
Rachel Moris

Le Président,  
Fernand Boden

## Projet de loi 6399

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

*Présentation à la Commission du Développement durable – 10 janvier 2013*

Aménagement territoire

Environnement

Transports

Travaux publics

Pour un développement durable




LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

## Contexte

Le projet de loi 6399

- s'inscrit dans le cadre de la **politique gouvernementale** en matière de sécurité routière
- reprend certaines mesures inscrites au **plan d'action « sécurité routière »**, entériné par les principaux acteurs en matière de sécurité routière
- a été élaboré ensemble avec La Sécurité Routière, l'ACL, l'Association des Victimes de la Route, le ministère de la Justice, le ministère de l'Intérieur et à la Grand Région, le Parquet général et la Police grand-ducale
- a comme objectif principal la **lutte contre l'insécurité routière** en particulier par une révision du barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points

Pour un développement durable



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

## Permis à points – Historique et objectifs

- introduit le 1<sup>er</sup> novembre 2002 (loi du 2 août 2002)
- instrument relevant du droit administratif
- système éducatif et dissuasif avant d'être répressif
  - rôle éducatif
  - ⇒ chaque titulaire du permis de conduire est personnellement responsable de la gestion de son capital de points
  - ⇒ formations (récupération de points / droit de conduire)
  - caractère dissuasif
  - ⇒ suspension du droit de conduire en cas d'épuisement des points

## Le système du permis à points

Chaque conducteur dispose d'un capital de 12 points.

Certaines infractions au Code de la Route entraînent une perte de points. Le retrait de points est proportionnel au degré de gravité de la faute, établi par le barème de réduction de points.

Une seule infraction (*homicide involontaire*) peut faire perdre jusqu'à 6 points. Plusieurs infractions constatées simultanément peuvent faire perdre jusqu'à 8 points. Aucune infraction n'entraîne la perte de l'ensemble des points.

Le retrait de points devient effectif au moment où la décision judiciaire devient irrévocable ou du paiement de l'avertissement taxé.

Le délai de récupération des points est de 3 ans.

La participation à un stage d'1 jour permet de récupérer 3 points sans que le nouveau total puisse dépasser 12 points et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans.



## Le système du permis à points

La perte de l'ensemble des points entraîne une suspension du droit de conduire de 12 mois (nouvelle perte de l'ensemble des points dans un délai de 3 ans: suspension de 24 mois).

Le retour au permis s'effectue après un cours de sensibilisation de 5 jours.

Lors de la restitution, le permis est à nouveau doté de 12 points.

## Permis à points – Quelques chiffres

(valeurs juillet 2012)

Depuis le 1<sup>er</sup> novembre 2002

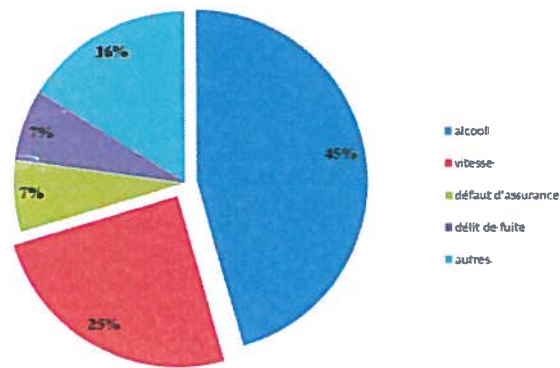
- **477.893** points retirés
- **150.518** conducteurs concernés
- **1.859** conducteurs ont perdu l'ensemble des points

• avertissements taxés:	<b>333.701</b> points
• condamnations judiciaires:	<b>144.192</b> points <u>dont</u>
✓ alcool	<b>65.828</b> points (45,65%)
✓ vitesse	<b>35.654</b> points (24,73%)
✓ défaut d'assurance	<b>9.808</b> points (6,80%)
✓ délit de fuite	<b>9.608</b> points (6,66%)
✓ autres	<b>23.294</b> points (16,15%)

## Permis à points – Quelques chiffres

(valeurs juillet 2012)

### Condamnations judiciaires



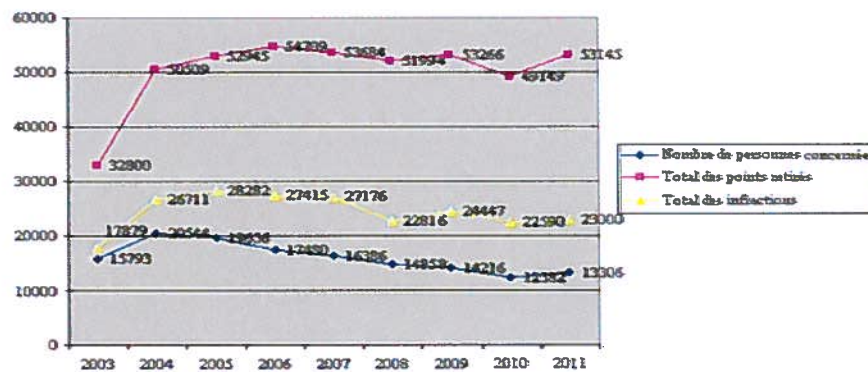
Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

## Permis à points – Quelques chiffres

(valeurs décembre 2011)

### Evolution sur plusieurs années



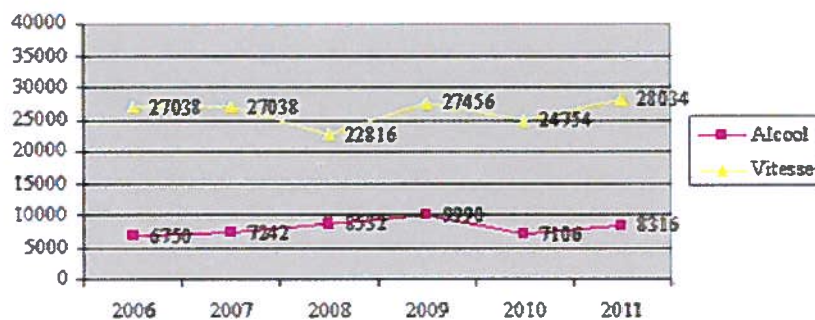
Pour un développement durable

LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable et des Infrastructures

## Permis à points – Quelques chiffres

(valeurs decembre 2011)

Points retirés pour vitesse excessive et alcool au volant



Pour  
un développement  
durable

LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

## Bilan des accidents 2011

Sur 30 accidents mortels ayant entraîné 33 morts:

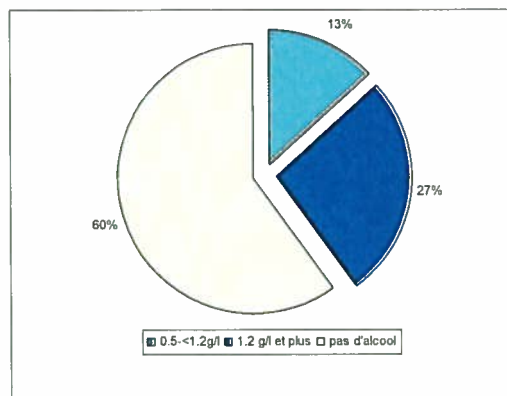
- 12 sont en relation avec la consommation d'alcool
  - 4 avec un taux d'alcool variant entre 0,5 -1,1‰
  - 8 avec un taux d'alcool égal ou supérieur à 1,2‰
 soit 40%
- 14 sont dus à une vitesse excessive  
soit 46%

Pour  
un développement  
durable

LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

## Bilan des accidents 2011

### Alcool, cause présumée des accidents mortels



Pour  
un développement  
durable

LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

## Permis à points – Constats

- la vitesse et l'alcool constituent les principales causes (présumées) des accidents
- le nombre des infractions en relation avec l'alcool et la vitesse est en augmentation
- le nombre des récidivistes est en hausse
- la majorité des pertes de points sont liées à l'excès de vitesse et à l'abus d'alcool
- le barème luxembourgeois des réductions de points est en général moins sévère que celui de la France et de l'Espagne, qui appliquent un système de permis à points similaire à celui du Luxembourg

Pour  
un développement  
durable

LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

## Permis à points – Adaptations préconisées

- **Augmentation du nombre de points à retirer**
  - ⇒ alcool, drogues et médicaments au volant
  - ⇒ excès de vitesse
  - ⇒ non-port de la ceinture de sécurité ou du casque, siège enfant
  
- **4 nouvelles infractions**
  - ⇒ excès de vitesse donnant lieu au retrait immédiat du permis de conduire
  - ⇒ inobservation du signal routier « Accès interdit »
  - ⇒ inobservation d'une distance de sécurité entre véhicules
  - ⇒ téléphone au volant

## Permis à points – Adaptations préconisées

Infractions	Points
Conduite – stupéfiants/médicaments	6 (4)
Conduite – alcoolémie $\geq 1,2$ ‰	6 (4)
Conduite – alcoolémie $\geq 0,8$ ‰ - $< 1,2$ ‰	4 (2)
Délit de grande vitesse	6 (4)
Excès de vitesse retrait immédiat	4 (2)
Circulation en sens interdit	2 (0)
Non-respect inter-distances	2 (0) (74€ → 145€)
Non-port de la ceinture, du casque ...	2 (1) (49€ → 145€)
Téléphone au volant	1 (0) (74€ → 145€)



## Autres mesures préconisées

1. limiter à quelques cas précis les exceptions à l'interdiction de conduire et au retrait administratif du permis de conduire
2. ériger en contraventions graves, l'inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un siège enfant adapté
3. aligner les seuils actuels en matière de drogues au volant à ceux figurant dans la récente législation belge qui, en son temps, a servi de base pour la mise en place du cadre légal au Luxembourg
4. prévoir certains cas dans lesquels le recours à la batterie de tests standardisée dans le cadre du dépistage de stupéfiants n'est pas requis
5. régulariser la situation des candidats de police dans le domaine de la circulation routière, qui sont amenés à réguler la circulation et par conséquent à donner des injonctions aux usagers de la route

Pour  
un développement  
durable

LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

## Autres mesures préconisées

6. autoriser l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile
7. permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg
8. créer la possibilité, dans le cas de la transcription, au nom d'un propriétaire résidant au Grand-Duché de Luxembourg, d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique européen, de renoncer sous certaines conditions au contrôle technique
9. redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées par la pratique

Pour  
un développement  
durable

LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère du Développement durable  
et des Infrastructures

## Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

**Volet révision du système du permis à points:**

**PAS D'OPPOSITION FORMELLE**

mais **RECOMMANDATION DE NE RIEN CHANGER**

aux motifs suivants:

## Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

1. Hasardeux de comparer le système luxembourgeois à des systèmes étrangers de permis à points
2. Rupture partielle avec la logique inhérente au régime légal actuel
3. Absence d'analyse sur les causes de l'augmentation 1) des infractions en matière d'excès de vitesse et d'alcool au volant et 2) du nombre des récidivistes
4. Absence de bilan du nouveau régime de sanction visant en particulier les conducteurs multirécidivistes
5. Absence d'évaluation du taux des hypothèses faisant perdre des points pour deux ou plusieurs infractions constatées en une seule fois
6. Défaut d'établir la proportionnalité des infractions « nouvelles » dans la production d'accidents graves

## Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

### Les oppositions formelles:

1.« Le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué délivre les permis de conduire civils ... »

⇒ OPPOSITION FORMELLE: maintien des mots « ou son délégué », car contraire à l'article 76 de la Constitution qui réserve au Grand-Duc d'organiser son Gouvernement

2. Intégration du numéro d'immatriculation et du signe distinctif national dans un seul et même support en vue de la préservation du patrimoine automobile

⇒ OPPOSITION FORMELLE: contraire à la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975



## Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

3. Renvoi à un règlement grand-ducal pour la détermination des conditions d'admission des instructeurs agréés

⇒ OPPOSITION FORMELLE: à prévoir dans la loi sinon contraire à la Constitution

4. Conférer à des agents stagiaires de la police grand-ducale des prérogatives normalement réservées à des fonctionnaires assermentés

⇒ OPPOSITION FORMELLE: à supprimer sinon violation flagrante des principes institutionnels selon lesquels l'Etat luxembourgeois est censé exercer ses pouvoirs





## Avis du Conseil d'Etat 49.619 (23 octobre 2012)

5. Problème de conformité du montant de la consignation à payer par le contrevenant routier non-résident (double de celui de l'avertissement taxé) qui préfère au paiement de l'avertissement taxé, d'être verbalisé en vue d'un procès

⇒ **OPPOSITION FORMELLE:** contraire à la jurisprudence européenne, d'où fixer la somme à consigner comme étant égale au montant de l'avertissement taxé mais augmenté des frais de justice usuellement appliqués

6. Formule de promulgation

⇒ **OPPOSITION FORMELLE:** à supprimer, alors que ne fait pas partie du dispositif d'une loi

## Projet de loi 6399

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

**MERCI!**