

Projet de loi modifiant

- 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
- 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;
- 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;
- 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;
- 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;
- 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

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

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

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

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

2° Deux nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2 avec le libellé suivant :

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

Il est institué une Commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que les indemnités auxquelles les membres de la Commission ont droit sont arrêtées par règlement grand-ducal. La Commission médicale a pour mission d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes

handicapées en application de l'article 2 de la loi du XXXX portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées et d'émettre un avis motivé. »

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

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

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	<ul style="list-style-type: none"> – la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13 – le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable 	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	<ul style="list-style-type: none"> – la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, chargé ou non, dont la masse excède de plus de 10% la masse maximale réglementaire ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers – la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse excède la masse maximale indiquée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima du chargement réglementaires, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers 	4 points
9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points

10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	le fait pour le conducteur de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé en le tenant en main, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement	4 points
13)	le fait pour le conducteur pour lequel un casque homologué est obligatoire d'utiliser un équipement servant à la communication qui, soit n'est pas intégré, soit n'est pas fixé correctement, selon les prescriptions du fabricant, au casque de protection	4 points
14)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
15)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
16)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
17)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés	2 points
18)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
19)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
20)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points

21)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
22)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
23)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
24)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
25)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
26)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
27)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
28)	<p>Le transport ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, l'organisation ou la réalisation d'un transport présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> – un chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber – un chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur – une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux – un arrimage non réglementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier 	2 points

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

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

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

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

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

« 10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules précédemment immatriculés pour lesquels l'un ou l'autre document nécessaire à l'immatriculation fait défaut;

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

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

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

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

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, ces véhicules doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle qui donne lieu à une fiche de réception nationale individuelle établie par l'autorité nationale compétente en la matière, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Un règlement grand-ducal détermine les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries. »

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

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

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

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

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

1. par le propriétaire, futur détenteur ou futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ainsi que par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à

l'immatriculation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été réservé ou alloué au futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule en vue de son immatriculation:

- a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et l'Administration des douanes et accises et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique;
 - b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4*bis*;
 - c) sur le trajet direct du véhicule vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection;
2. par une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à cette personne physique ou morale:
- a) à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou de l'entrepôt du véhicule, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal;
 - b) dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou du point de réparation du véhicule;
 - c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin. »

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

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

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

4° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

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

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

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

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

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

5° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

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

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

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

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

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

« Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. »

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

« Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'à la mise hors circulation, la destruction ou l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant. »

6° Le paragraphe 7 est modifié comme suit :

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

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

b) Huit nouveaux alinéas sont insérés derrière l'alinéa 2 avec le libellé suivant:

« Pour attester la conclusion d'un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la SNCA collecte et conserve, dans le cadre de l'immatriculation d'un véhicule routier, dans une base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, les données y relatives, recueillies auprès de l'entreprise d'assurances autorisée.

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

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

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

Le ministre a la qualité de responsable du traitement conformément aux dispositions de l'article 4, point 7), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil

du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

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

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

L'ensemble des échanges de données, dans les conditions des alinéas précédents, sont effectués par le biais des systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'Etat à ces fins. L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

»

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
 - a) les camionnettes;
 - b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg;
 - c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;
 - d) les remorques destinées au transport de personnes.
2. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée et de six mois en cas de constatation d'une défectuosité ou d'une non-conformité mineure, autre

que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement ministériel, pour les véhicules suivants :

- a) les autobus et les autocars;
 - b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
 - c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg.
3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
- a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h ;
 - b) les véhicules historiques ;
 - c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.
4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2, et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an. »

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

« Tout contrôle technique réalisé avant le premier contrôle technique périodique obligatoire est à considérer comme contrôle technique période volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique qui ne pourra couvrir que la période jusqu'au premier contrôle technique périodique obligatoire telle que définie à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. »

c) Le nouvel alinéa 6 est remplacé par le libellé suivant:

« Sans préjudice de l'alinéa qui précède, chaque contrôle technique supplémentaire réalisé plus de huit semaines avant l'expiration du certificat de contrôle technique en

cours de validité, est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dans les conditions reprises à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. Toutefois, la validité du certificat de contrôle technique établi suite à un contrôle technique volontaire, ne relevant aucune défectuosité majeure ou critique, ne peut être inférieure à celle inscrite sur le certificat de contrôle technique précédent. »

d) Le nouvel alinéa 7 est remplacé par le libellé suivant:

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

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

2° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

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

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

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

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

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

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

validité d'un an pour chaque contrôle technique complémentaire devenu nécessaire suite à un contrôle technique périodique ultérieur, pour les véhicules repris au paragraphe 1^{er}, alinéa 4 sous 4. »

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

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

d) Au nouvel alinéa 9, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant:

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

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

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

Art. 6. À l'article 4^{quater}, paragraphe 3 de la même loi, l'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:

« L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation par le ministre ayant la formation professionnelle dans ses attributions. Il doit être restitué sans délai au ministre. »

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

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

a) Le nombre « 250 » est remplacé par le nombre « 1.000 ».

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

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

2° L'alinéa 2 est modifié comme suit :

a) Le nombre « 500 » est remplacé par le nombre « 2.000 ».

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

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

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

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

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

« p) inobservation des prescriptions relatives au chargement des véhicules routiers telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2bis;

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

Art. 8. L'article 10 de la même loi est modifié comme suit:

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

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

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

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

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

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

Art. 9. L'article 10*bis* de la même loi est supprimé.

Art. 10. L'article 11 de la même loi est modifié comme suit:

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

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

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

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

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

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

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

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

Art. 11. L'article 12 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 4 est modifié comme suit :

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

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

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

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

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

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

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

Le résultat de la prise de sang fait foi.

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

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

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

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

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

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

Art. 12. L'article 13 de la même loi est modifié comme suit :

1° Le point 12. est modifié comme suit :

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

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

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

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

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

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

Art. 13. À l'article 14, alinéa 2 de la même loi, les mots « les articles 42 et 43 » sont remplacés par les mots « l'article 31 ».

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

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

Art. 15. À l'article 16, alinéa 2 de la même loi, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant:

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

Art. 16. L'article 17 de la même loi est modifié comme suit:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

« *Paragraphe 6*

Lorsqu'un véhicule n'est pas retiré de la fourrière dans les formes du paragraphe 5, son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation est informé au plus tard dans les 72 heures. Cette information est valablement faite à l'adresse figurant dans le

répertoire national des personnes physiques et morales pour la personne qui est mentionnée sur le certificat d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation de celui-ci; les modalités de cette information qui comprendra également une information quant au sort qui sera réservé au véhicule en cas de non-enlèvement sont arrêtées par règlement grand-ducal. La constatation par les membres de la Police grand-ducale de l'impossibilité de contacter le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule vaut information.

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

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

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

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

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

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

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

Art. 17. À l'article 2, paragraphe 4 de la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs, les termes « pour cent » sont insérés derrière le nombre « 30 ».

Art 18. À l'article 3, point 3. de la même loi, l'alinéa 4 est remplacé par le libellé suivant :

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

Art. 19. À l'article 7, paragraphe 1^{er} de la même loi, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

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

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

Art. 20. L'article 2 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés est modifié comme suit :

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

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

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

« (2) Au sens de la présente loi, on entend par « donnée », toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1° de la loi du 1^{er} août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale. »

Art. 21. L'article 4 de la même loi est modifié comme suit:

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

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

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

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

« Lorsque la personne figurant, au moment de l'infraction, comme titulaire, comme propriétaire ou comme détenteur sur le certificat d'immatriculation du véhicule à l'aide duquel une infraction est commise est une personne morale, la responsabilité

pécuniaire prévue à l'alinéa 1 incombe au représentant légal de cette personne morale, sous les réserves prévues au paragraphe 2. »

Art. 22. L'article 7bis de la même loi est remplacé par le libellé suivant:

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

Art. 23. À l'article 10 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

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

Art. 24. À l'article 12 de la même loi est ajouté un nouvel alinéa *in fine* avec le libellé suivant :

« Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, 2° du Code pénal. »

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

Art. 25. À l'article 1^{er} de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, la lettre l) est modifiée comme suit :

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

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

« L'obligation de contracter l'assurance incombe au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

»

Art. 27. À l'article 5 de la même loi, le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant:

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

Art. 28. L'article 7 de la même loi est modifié comme suit:

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

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

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

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

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

« 1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, agissant pour le compte du ministre ayant les transports dans ses attributions. »

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

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

Art. 31. L'article 16 de la même loi est modifié comme suit :

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

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

« Par ailleurs, le Fonds communique à la personne impliquée, désignée au premier alinéa, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation déclaré du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations. Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire du fichier des véhicules routiers et de leurs détenteurs. »

Art. 32. À l'article 23 de la même loi, le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant :

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

Art. 33. À l'article 27 de la même loi, les mots « à l'article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances » sont remplacés par les mots « aux articles 303 et 305 de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances ».

Art. 34. À l'article 28 de la même loi, le paragraphe 1^{er} est remplacé par le libellé suivant:

« 1. Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros, ou d'une de ces peines seulement. »

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

« Art. 31.- La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1^{er} lettre e). L'attestation est mise à disposition par voie électronique à la SNCA par l'entreprise d'assurances suite à la conclusion du contrat d'assurances par l'entreprise d'assurances, conformément à l'article 4 paragraphe 7 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation à la SNCA. À défaut d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal. »

Art.36. Un nouvel article 31bis est ajouté à la même loi avec le libellé suivant :

« Art 31bis. - (1) L'entreprise d'assurances autorisée, telle que définie à l'article 1^{er} lettre e) de la présente loi, saisit les données personnelles du preneur d'assurance, et du propriétaire, détenteur du véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation à établir dans la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ainsi que les données techniques nécessaires pour identifier le véhicule, sur lequel se porte le contrat d'assurance, en vue de la création du contrat d'assurances et du certificat d'immatriculation du véhicule routier, dans le cadre des dispositions de l'article 4 paragraphe 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Les modalités et le type des données à saisir sont précisés par un règlement grand-ducal.

La SNCA, en tant que gestionnaire de la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile pour le compte du ministre, est autorisée à mettre à disposition l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile aux entités suivantes :

- a) la Police grand-ducale, conformément aux dispositions prévues par l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale;
- b) les agents de l'Administration des douanes et des accises, conformément à l'article 6 paragraphe b) de la loi modifiée du 14 février 1955;
- c) les entreprises d'assurances autorisées, aux fins de vérification de cette information, au début et au terme de la période de la couverture d'assurance ;
- d) Le Fonds de Garantie Automobile, conformément aux dispositions de la loi du 1^{er} juin 2007 portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ;
- e) Le Bureau, tel que défini à l'article 1^{er} lettre g) de la présente loi et qui se porte garant pour le règlement des sinistres fixés à l'article 15 du règlement modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. »

(2) L'information mise à disposition par la SNCA est conservée par la Police grand-ducale ou l'Administration des douanes et des accises uniquement pour les besoins de constater l'infraction de non couverture d'assurance pour le véhicule contrôlé.

(3) L'entreprise d'assurance autorisée traite et conserve l'information mentionnée au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 pour une durée qui ne peut excéder sept années après l'expiration du contrat de responsabilité civile automobile pour le véhicule couvert. »

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

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

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

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

« Art. 6. Données à caractère personnel ».

Chapitre 6 – Modification de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

Art. 39. L'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale est modifié comme suit :

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

a) Au point 11, le point final est remplacé par un point-virgule.

b) Un point 12 est ajouté, libellé comme suit :

12°	La base de données la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, conformément à l'article 31 <i>bis</i> de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.
-----	---

Exposé des motifs

Projet de loi modifiant

- 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;**
- 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;**
- 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;**
- 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;**
- 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;**
- 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale**

A) Considérations générales

Les modifications du projet de loi sous rubrique visent à inclure la notion du titulaire du certificat d'immatriculation, en accord avec la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules qui dispose dans son Annexe I, point II.5. (C1) que la partie I du certificat d'immatriculation contient e.a. les données nominatives du titulaire du certificat d'immatriculation, et, dans la même Annexe, points II.6 (C2) et II.6. (C3) que la partie I du certificat d'immatriculation peut également comporter les données nominatives du propriétaire du véhicule ou de la personne physique ou morale pouvant disposer du véhicule à un titre juridique autre que celui du propriétaire.

Même si une définition du titulaire d'un certificat d'immatriculation existe actuellement dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, la législation et la réglementation actuelles en matière d'immatriculation d'un véhicule sont basées sur les droits de propriété sur le véhicule, de sorte que le certificat d'immatriculation contient le nom du propriétaire, ou, le cas échéant, du détenteur du véhicule. Il en découle que le régime actuel du titulaire du certificat d'immatriculation est lacunaire dans le Code de la Route.

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

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

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

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

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

En outre, il est proposé de redresser certaines incohérences dans le cadre du calcul des échéances des certificats de contrôle technique. En effet, actuellement l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée dispose au paragraphe 1^{er}, alinéa 4 ce qui suit :

« Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3:

1. au moins annuellement pour

- a) les autobus et les autocars;*
- b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;*
- c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;*
- d) les camionnettes;*
- e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg ;*
- f) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;*
- g) les remorques destinées au transport de personnes;*

2. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour

- a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;*
- b) les véhicules historiques;*
- c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.*

3. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers. »

Avec cette formulation notamment au point 3, référence faite sur la première mise en circulation, il serait possible de présenter avec l'immatriculation du véhicule, le véhicule à un contrôle technique, ce qui devrait donner lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique de 6 ans. Avec une double présentation du véhicule au contrôle technique une validité de 7 ans serait estimable. Toutefois, dans la pratique, tout contrôle technique réalisé plus que 8 semaines avant l'obligation de présenter le véhicule est considéré comme un contrôle technique volontaire. Néanmoins, comme la législation ne dispose pas de façon exacte quelle échéance serait applicable dans pareil cas, il est proposé de reformuler cet alinéa et de décrire de façon plus détaillée les différentes échéances applicables en introduisant également la notion du contrôle technique périodique volontaire.

En outre, les dates d'échéances pour les contrôles techniques complémentaires sont détaillées dans un objectif de faire une distinction claire entre le contrôle technique périodique obligatoire et le contrôle technique qui devient nécessaire suite à la constatation d'une non-conformité qui demande le recontrôle du véhicule.

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

Dans le même sens, le présent projet de loi a également pour objectif de créer une base légale qui permet l'échange de données relatives aux véhicules routiers en matière d'immatriculation et en matière d'assurances de la responsabilité civile (RC) entre la SNCA, en tant que sous-traitant du ministre ayant les transports dans ses attributions, et les entreprises d'assurances.

Bien que la législation sur la circulation routière actuelle confie à la SNCA la gestion de toutes les tâches relatives à la mise en ou hors circulation des véhicules routiers, un échange de données avec des entreprises d'assurances n'y est pas explicitement mentionné.

Ainsi, il s'agit d'introduire une nouvelle base légale par laquelle la SNCA est en droit de recevoir par les compagnies d'assurance l'information quant à la couverture d'assurance RC d'un véhicule, d'une part, et de légaliser la transmission des données techniques relatives aux véhicules routiers, issues du fichier national des véhicules automobiles géré par la SNCA, aux entreprises d'assurances respectives en vue de la conclusion d'un nouveau contrat d'assurance, d'autre part. En outre, il est proposé d'introduire également la possibilité pour les compagnies d'assurance de pré-créeer un véhicule dans la base de données nationale des véhicules automoteurs en vue de l'immatriculation du véhicule. À ces fins, les compagnies d'assurances doivent saisir un minimum d'information en ce qui concerne le véhicule et le titulaire du futur certificat d'immatriculation du véhicule.

En effet, la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée dispose que *« Les véhicules ne sont admis à la circulation sur la voie publique, [...], que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance en matière de véhicules automoteurs »*.

Pour l'immatriculation d'un véhicule, la couverture par ce contrat d'assurance est en pratique vérifiée par la SNCA sur base de l'attestation d'assurance, désignée « carte blanche ». Or, cette carte est en général délivrée automatiquement aux assurés et ne reflète pas nécessairement l'état actuel du contrat d'assurance, entre autres lorsqu'il est résilié avant l'échéance du terme prévu.

C'est pourquoi la terminaison anticipée du contrat doit, conformément à la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée, obligatoirement être notifiée par l'entreprise d'assurances concernée.

Le présent projet de loi permet à la SNCA de disposer d'un accès direct et immédiat à l'information la plus récente concernant la validité de la carte verte et de la couverture par une assurance RC.

Réciproquement, l'échange électronique prévu par le présent projet de loi propose aux entreprises d'assurances un accès aux données techniques du véhicule auprès du fichier national des véhicules routiers afin de réduire le nombre d'erreurs commises au niveau de la saisie du numéro de châssis lors de la création d'un contrat d'assurance qui doit correspondre à celui du certificat de conformité du véhicule, afin de réaliser l'envoi obligatoire des notifications de terminaison d'assurance et afin d'éviter une saisie manuelle redondante des données techniques des véhicules si elles sont déjà stockées sous forme électronique.

De même, le Fonds de Garantie Automobile qui regroupe obligatoirement toutes les entreprises d'assurances autorisées et dont la mission est, en bref, d'intervenir pour indemniser une personne lésée suite à un accident avec un véhicule non-assuré, non-identifié, ou couvert par une entreprise d'assurance insolvable accède aux données en question.

Le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers qui détermine la mise en œuvre de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers est adapté de façon à fixer les modalités concernant les exigences en matière de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel. Le type de données traitées est limitativement énuméré. Cette énumération se réfère en outre plus aux données techniques du véhicule qu'aux données personnelles du requérant.

Le besoin de l'échange de données tel qu'il est proposé dans le présent projet de loi est justifié par le fait que les opérations relatives au contrôle de la validité des documents au sujet de l'assurance RC et des données techniques nécessitent d'être digitalisées pour simplifier, accélérer et sécuriser les procédures administratives en vue de l'immatriculation des véhicules routiers au profit de tous les acteurs concernés, en particulier le citoyen. Le traitement des données prévu est donc licite au regard du règlement (UE) 2016/679 en son article 6 point 1. Lettre c), dans la mesure où le traitement des données permet d'assurer le respect de l'obligation légale de couverture des véhicules routiers par un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile, tel que décrit précédemment.

Par ailleurs, l'Union européenne rend à présent possible le contrôle de l'obligation d'assurer un véhicule routier sur les véhicules routiers immatriculés sur le territoire d'un autre État membre, par la Police de l'État membre sur le territoire duquel ce véhicule se trouve, selon notamment le considérant (16) de la directive (UE) 2021/2118 du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2021 modifiant la directive 2009/103/CE concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité. En effet, la question de la non assurance des véhicules routiers est envisagée comme un problème sérieux

et permettre cet échange contribuerait à améliorer la sécurité routière. En conséquence, un véhicule immatriculé au Luxembourg et circulant sur le territoire d'un autre État membre peut être contrôlé au sujet de l'existence de son assurance RC. Au lieu de présenter le document papier, dont la fiabilité est toute relative, il est prévu que les membres de la Police de cet État membre puisse directement vérifier cette information sur une base de données. Le fait que cette base de données soit centralisée est une exigence pour ce système de contrôle, à l'échelle européenne. Réciproquement, la Police grand-ducale pourra conduire de tels contrôle selon les mêmes modalités sur tout véhicule immatriculé dans le territoire de tout autre État membre.

Dans ce cadre, il revient aux États membres de faire en sorte que tout véhicule soit assuré préalablement à sa mise en circulation ou à son autorisation d'être mis en circulation (donc lors de son immatriculation).

Mettre en place cette base de données centralisée ainsi que les moyens permettant d'obtenir et de conserver une information fiable sur l'assurance RC des véhicules routiers est donc une nécessité. Le principal atout de ce système est que l'information sur l'existence ou non d'une assurance RC peut être instantanément mise à jour et contrôlée. Aussi, les possibilités de fraude ou de falsification quant à l'assurance sont exclues. C'est pourquoi ce traitement des données apporte une véritable plus-value quant à l'application et la sanction de l'obligation de souscrire à une assurance de RC automobile, telle que prévue par les lois modifiées du 14 février 1955 et du 16 avril 2003 précitées.

En ce qui concerne la matière d'homologation, l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée se réfère à présent aux règlements cadres de l'Union européenne pour l'homologation des véhicules routiers, dans lequel la terminologie et la hiérarchie des différentes procédures de réception des véhicules routiers est mise à jour. En conséquence, tout véhicule ou type de véhicule visé par l'un de ces quatre règlements cadres doivent faire l'objet d'une réception européenne par type ou individuelle, en vertu de quoi ledit véhicule sera dénommé « véhicule homologué ». Tout véhicule ne disposant pas d'une réception européenne doit être réceptionné au niveau national. À ces fins il est profité d'introduire les terminologies telles que prévues au niveau européen. Les précisions apportées quant à la réception des véhicules routiers permet, au-delà de la conformité à la législation européenne, de préciser les compétences et domaines d'attribution des missions de la SNCA et de la Société Nationale d'Homologation et de Certification (ci-après la « SNCH »). La SNCH étant l'organe d'homologation et de certification, elle est chargée de la mission de réception des véhicules couverts par l'un des quatre règlements susmentionnés. Alors que la SNCH est titulaire de la mission des procédures de réception nationales prévues par le règlement. La SNCH délivre donc le procès-verbal de réception pour la réception nationale individuelle et de réception nationale par type pour véhicule produits en petites séries. Ainsi, la SNCA est uniquement titulaire de la mission de réception nationale à titre isolé, qui est une procédure de type de résiduel, pour les véhicules ne pouvant faire objet d'aucune autre procédure de réception.

En ce qui concerne la partie immatriculation, il est proposé de basculer vers un système d'immatriculation qui fonctionne uniquement sur le principe d'une attribution de numéros d'immatriculation au futur titulaire du certificat d'immatriculation. En effet, il est constaté que le système actuel, qui fonctionne à l'aide de deux principes tout à fait distincts, crée une confusion de manière fréquente dans l'esprit des requérants. D'une part, il existe l'attribution au véhicule d'un numéro de série courante, alors que, d'autre part, il existe l'attribution à la personne ayant

valablement fait la réservation d'un numéro personnalisé. Il est proposé de conserver uniquement ce second principe de fonctionnement pour simplifier le système d'immatriculation au Luxembourg. Le numéro attribué à une personne lui restera donc réservé pendant une année même après la mise hors circulation du véhicule. Ce système devrait avoir pour effet de responsabiliser le titulaire du numéro d'immatriculation, en ce que concerne l'utilisation du numéro attribué, notamment au moment de la mise hors circulation du véhicule puisque le numéro doit pouvoir être utilisé en vue l'immatriculation d'un prochain véhicule.

Ce changement de fonctionnement s'accompagne d'un ensemble de mesures destinées à rationaliser la réservation des numéros d'immatriculation, telles que la mise en place d'une taxe lors de la réservation d'un numéro personnalisé, la réduction de la durée de la réservation de trois ans à un an et la délimitation du nombre maximal de numéros d'immatriculation qu'une même personne peut réserver.

Le présent projet intervient également dans la matière du transport exceptionnel, en vue de transposer l'article 10quinquies de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international. Cet article oblige les Etats membres à mettre en place un système identifiant les véhicules circulant en dépassement de la masse maximale autorisée. Sous l'impulsion de la majorité des Etats membres, un projet de système de pesage automatique placé sur une autoroute du Grand-duché est en cours. Dès lors, il convient de se doter d'une base légale encadrant l'implémentation de ce système. Pour cette raison, le présent projet de loi prévoit l'introduction de la modalité de contrôle des véhicules en circulation au moyen de ce système dans la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Ayant pour objectif de renforcer davantage la lutte contre l'insécurité routière, d'autres modifications sont apportées à la loi modifiée du 14 février 1955 susmentionnée, dans la poursuite de la mise en œuvre de certaines mesures inscrites au plan d'action « Sécurité routière (2019-2023) » tel qu'il a été approuvé par le Conseil de Gouvernement en 2019 et entériné par les principaux acteurs en matière de sécurité routière.

Bien que, et notamment suite aux mesures prises dans le cadre du dernier plan d'action « Sécurité routière (2013-2018) », les chiffres des accidents mortels ainsi que des accidents avec des blessés graves sont à la baisse, il y a toutefois lieu de ne pas lâcher prise en vue d'atteindre le but de la « Vision zéro », donc aucun mort et aucun blessé grave sur nos routes. Ce projet s'inscrit dans le cadre de la politique du Gouvernement afin d'atteindre ce but.

Dans le passé, les causes principales présumées d'accidents routiers étaient la vitesse excessive, ainsi que la conduite sous l'influence d'alcool. Toutefois, depuis quelques années, une troisième cause d'accidents graves s'est ajoutée à l'alcool et à la vitesse : la distraction. En effet, phénomène également constaté dans les autres pays de l'Union européenne, dans certaines statistiques la distraction aurait même déjà dépassé l'abus d'alcool comme cause d'accidents graves.

À la lumière de ce développement, la première mesure proposée vise donc la distraction au volant.

Les accidents déclenchés par l'utilisation d'un téléphone portable ou une tablette au volant sont malheureusement difficiles à prouver, alors que la preuve d'un accident déclenché par ladite utilisation est très difficile voire souvent impossible à rapporter.

Cependant, en analysant les statistiques relatives à la déduction des points suite à l'utilisation d'un téléphone portable au volant, l'on doit constater que ceci pose un réel problème pour la sécurité routière.

Partant, la mesure 13 du plan d'action précité prévoit le renforcement des sanctions pour distraction au volant.

En examinant les infractions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé au volant libellées à l'article 170*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, il a été remarqué que lesdites infractions ne sont plus à jour, alors qu'elles ne correspondent plus à la réalité, ni à la sécurité routière. Il va de soi que, suite à l'évolution technique automobile, l'équipement téléphonique ou le système de navigation sont actuellement, dans la plupart des véhicules sur le marché, intégrés dans les tableaux de bord. Il en va de même pour les casques de protection portés par leurs conducteurs. En outre, la législation belge et française sont beaucoup plus strictes quant aux infractions relatives à l'utilisation d'un téléphone portable au volant. Dans ces pays, dès que le véhicule conduit est en circulation, l'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur est interdit. Notre législation actuelle est plus large en autorisant l'utilisation d'un équipement téléphonique pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement.

Dans ce contexte, il est donc profité de ce projet de mettre à jour nos infractions y relatives afin de se mettre sur un pied d'égalité avec nos pays limitrophes qui prévoient des sanctions beaucoup plus sévères sans aucune exception quelconque. Il est, dès lors, proposé de reformuler les infractions relatives à l'utilisation par le conducteur d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé et d'y interdire toute utilisation, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement.

Dans cette même optique, il est prévu d'augmenter le nombre de points retirés pour l'inobservation des prescriptions y relatives de 2 à 4.

Un autre axe de modification proposé par le présent projet se situe dans le domaine du chargement de marchandises.

Il ne saurait être valablement contesté que des charges mal arrimées provoquent des accidents graves sur nos routes. Les véhicules transportant des marchandises mal arrimées constituent sans doute un risque substantiel pour la sécurité des conducteurs, des autres usagers de la route et des personnes chargées de la manipulation du chargement. En effet, des marchandises mal arrimées augmentent le risque d'instabilité et de basculement des véhicules et même de perte du chargement durant les trajets.

Au cours des contrôles organisés régulièrement notamment par l'Administration des douanes et accises, l'on doit constater que le non-respect des règles d'arrimage est une des infractions la plus courante.

Afin de lutter contre ce risque d'accident, la mesure 12 dudit plan d'action prévoit en conséquence de prononcer des sanctions plus sévères pour les infractions en relation avec un chargement non conforme. Cependant, jusqu'à présent, les infractions relatives à un chargement non sécurisé n'étaient pas prévues dans le système du permis à points qui a été instauré par la loi du 2 août 2002 et qui est entré en vigueur le 1^{er} novembre 2002.

Partant, il est envisagé de compléter le barème des infractions susceptibles de perdre des points et d'intégrer lesdites infractions dans le système du permis à points. Dans ce contexte, il est prévu de sanctionner l'inobservation des prescriptions relatives à un chargement des véhicules routiers d'une perte de 2 points sur le permis de conduire des conducteurs fautifs.

En ce qui concerne le système du permis à points en général, à l'heure actuelle, l'article *2bis*, paragraphe 2 de la modifiée du 14 février 1955 précitée ne fait pas de différence si l'infraction a été commise au bord d'un véhicule nécessitant un permis de conduire ou non. Il en va de même pour l'article 13, paragraphe 13 de la même loi sur le retrait immédiat du permis de conduire qui ne différencie pas si l'infraction justifiant le retrait immédiat a été commise moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est exigé ou non.

En d'autres termes, les dispositions précitées sont, d'après la législation actuelle, applicables aux véhicules exemptés de permis, tels que les cycles ou encore les trottinettes électriques.

Cependant, il va de soi que pour les véhicules assimilés aux cycles, les dispositions relatives au retrait immédiat, ainsi qu'à la perte des points ne s'appliquent pas, alors que pour la conduite desdits véhicules, les conducteurs n'ont pas besoin d'un permis de conduire.

Afin d'éviter toute inégalité entre les conducteurs de véhicules dont la conduite ne nécessite pas la détention d'un permis de conduire, mais qui sont titulaires d'un permis de conduire, il est proposé de modifier l'article *2bis*, paragraphe 2 et l'article 13, paragraphe 13 de la loi précitée en ce sens que lesdites dispositions ne peuvent s'appliquer que si l'infraction a été commise moyennant un véhicule lequel exige la détention d'un permis de conduire.

En outre, le présent projet de loi vise une modification concernant le retrait immédiat du permis de conduire qui a été introduit dans la légalisation routière du Luxembourg par la loi du 18 septembre 2007.

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

De plus, il est proposé de transférer la base légale des Commissions en termes de permis de conduire de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité dans la présente loi. Ces Commissions, qui existent déjà depuis de maintes décennies, sont chargées d'instruire les dossiers et de dresser un avis au ministre sur des sujets d'ordre médical (Commission médicale) et de manière plus générale tel qu'un échange ou une transcription d'un permis de conduire (Commission spéciale). À noter qu'il s'agit

d'un transfert pur et simple de la base légale. Le fonctionnement, les attributions ainsi que la composition desdites Commissions restent inchangés.

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

Le plan d'action « Sécurité routière (2019-2023) » prévoit dans ses mesures 6 et 7 d'optimiser le dépistage de la conduite sous l'influence de drogues et de médicaments.

Dans ce contexte, il est proposé de modifier la procédure actuelle en cas d'aveu dans l'optique d'une simplification procédurale.

En ce qui concerne la conduite sous l'influence de médicaments, la procédure actuelle prévoit uniquement un examen médical par un médecin. Afin de simplifier également cette procédure, à l'instar des procédures en place pour l'alcool et la drogue, il est proposé de procéder d'abord à une prise de sang et une prise d'urine. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, que la personne concernée est astreinte à subir un examen médical à effectuer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg.

Il est en outre profité de corriger des erreurs de secrétariat intervenues lors des dernières modifications des dispositions concernant les taux d'alcool en 2015.

La mesure 27 du plan d'action précité prévoit d'aggraver les sanctions pour la conduite sans permis de conduire valable. En effet, phénomène également présent dans d'autres pays de l'Union, la conduite sans permis de conduire doit être constatée de plus en plus souvent, surtout par des personnes ayant perdu leur droit de conduire suite à des infractions graves au Code de la Route. Ainsi, en France, l'on estime le nombre de chauffeurs conduisant sans permis de conduire valable à quelques 700.000 personnes en 2019.

Partant, le présent projet de loi propose, à l'instar de la procédure en cas de récidive pour conduite en état d'ivresse, de procéder à la confiscation du véhicule en cas de récidive pour la conduite sans permis de conduire valable. La confiscation est encourue en cas de récidive même si la première infraction est encourue en tant que conducteur et la seconde en tant que propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien du véhicule ou vice-versa.

Tant l'article 12, paragraphe 5, de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sur la conduite sous l'influence d'alcool ou de drogues, que l'article 13, point 12 sur la conduite sans permis de conduire valable sanctionne la tolérance desdites conduites. Or, l'article 12, paragraphe 5, fait référence, lors de la tolérance, au propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien d'un véhicule, tandis que l'article 13, point 12, ne se réfère qu'au propriétaire ou au détenteur. Afin d'aligner les deux articles, il est proposé d'ajouter les termes « gardien » et « titulaire du certificat d'immatriculation » à l'article 13, point 12. de telle sorte que non seulement le propriétaire ou le

détenteur, mais également le gardien ou le titulaire du certificat d'immatriculation sont punissables s'ils tolèrent la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

Le plan d'action prévoit également de revoir le système des sanctions en matière de circulation routière dans le but de désengorger les tribunaux, en « détribunalisant » certaines infractions routières.

Dans cet ordre d'idées de désengorgement des tribunaux et des services de la police, il est proposé d'augmenter les limites prévues pour les amendes. Cette augmentation est notamment prévue en vue d'une éventuelle refonte des amendes dans le domaine des transports de marchandises professionnel où les taux actuellement applicables ne sont guère dissuasifs. À noter dans ce contexte qu'il ne s'agit pas d'une augmentation générale des taux actuellement en vigueur, mais uniquement d'une adaptation de la fourchette possible.

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

Le projet de loi propose également de modifier la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs afin de corriger une erreur de secrétariat intervenue lors de la dernière modification de cette loi en 2020. En effet, les termes « pour cent » avaient été oubliés derrière le nombre « 30 » dans le paragraphe 4 de l'article 2.

En outre, il est profité de redresser un oubli intervenu lors de la transposition de la directive 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. En effet, la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes a été abrogée par la directive 2015/645.

Lors de la transposition de ladite directive, il a été omis de mettre à jour la référence actuelle, à savoir la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie. Par le présent projet, il est donc profité de mettre à jour la référence et de remplacer l'ancienne par la nouvelle.

De plus, dans le cadre des travaux de la mise en application des dispositions du règlement européen GDPR, certaines modifications avaient été effectuées dans les textes nationaux concernés, dont également la loi relative aux radars automatiques. S'agissant d'un règlement européen directement applicable, il avait été jugé suffisant à l'époque que la législation nationale en matière de protection

des données soit conforme à ce règlement. À la lumière de cette approche, la loi sur les radars avait été modifiée en conséquence. Toutefois, au fil du temps, et notamment en conséquence aux discussions autour des banques de données de la Police grand-ducale, la vue sur les choses a changé et l'existence d'une base légale distincte pour chaque banque de données est dorénavant jugée nécessaire. En conséquence, bien que l'article visé traite la protection des données dans le cadre du système CSA, la référence au règlement grand-ducal relatif à la protection des données est réintroduite dans la loi pour ne pas laisser de doute.

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

B) Commentaire des articles

Ad article 1^{er}

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

En effet, si le Service Documents Expertise de la Police grand-ducale certifie que le permis de conduire tiers de l'Espace Économique Européen remis lors d'une demande en transcription d'un permis de conduire est falsifié, le ministre procède d'office au retrait administratif du permis de conduire luxembourgeois émis sur base de ce faux permis. La base légale actuelle sur laquelle le ministre se réfère afin de retirer administrativement le permis de conduire de la personne concernée est l'usage de moyens frauduleux prévu au point 6) de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 2.

Or, la plupart des personnes concernées prétextent qu'elles étaient dans l'ignorance que leur permis de conduire étranger était falsifié et qu'elles n'avaient pas l'intention d'user de moyens frauduleux. Lesdites personnes sont, dès lors, d'avis que la base légale utilisée par le ministre dans son arrêté ministériel afin de justifier le retrait administratif ne soit pas correcte, alors que leur intention frauduleuse ne serait pas prouvée. Afin de lever tout doute à ce sujet, il est donc proposé d'intégrer dans la base légale énumérée audit point 6) les mots « soumis de faux documents » afin d'utiliser la base légale de la soumission de faux documents si un administré a remis un permis de conduire falsifié. À noter dans ce contexte que la directive européenne relative au permis de conduire (2006/126) est sans équivoque dans un cas pareil. La transcription ou l'échange d'un permis de conduire ne peut se faire que contre remise d'un permis de conduire original valable.

En outre, les mesures administratives de retrait, de refus, de restriction ou de suspension du droit de conduire à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire, sous les conditions prévues aux points 1), 2), 3), 5) et 6) de l'alinéa 1^{er} du paragraphe 1^{er} de l'article 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, exigent au préalable une enquête administrative effectuée par la Police grand-ducale et un avis motivé de la Commission spéciale des permis de conduire.

Afin d'examiner les personnes souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver leurs aptitudes ou capacités de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur, ces dernières sont convoquées devant une Commission médicale présidée par un médecin. Cette Commission médicale est également chargée d'examiner le demandeur d'une carte de stationnement pour personnes

handicapées, lorsque la vérification des conditions d'obtention de ladite carte le requiert suivant l'article 2 de la loi du XXX portant création d'une carte de stationnement pour personnes handicapées.

Les décisions administratives du ministre relatives au titulaire de permis de conduire sont toujours prises sur base d'un avis circonstancié d'une de ces deux Commissions.

La base légale desdites Commissions, qui existent déjà depuis plusieurs décennies, se trouve actuellement uniquement à l'article 90 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. Étant donné qu'il est de pratique courante d'inscrire les bases légales des Commissions dans une loi, il est profité du présent projet de transférer la base légale des Commissions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité vers la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. À noter qu'il n'y a aucune modification quant au fond.

Ad article 2

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

a) Non-applicabilité du système du permis à points aux conducteurs des véhicules exemptés de permis

À l'heure actuelle, l'article 2*bis*, paragraphe 2 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sur la réduction des points ne fait pas de différence si le contrevenant a conduit un véhicule nécessitant un permis de conduire ou non.

En fonction de l'interprétation, cela risque de créer une situation d'inégalité entre les conducteurs de tels véhicules (tel que le cycle ou les autres moyens de déplacement qui y sont assimilés comme la trottinette électrique) titulaires d'un permis de conduire automobile (qui peuvent donc faire l'objet d'une perte de points) et ceux qui ne disposent pas de ce permis (et ne peuvent donc pas être sanctionnés de la même façon).

En pratique coutumière, le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics ne procède qu'au retrait des points si l'infraction constatée a été commise par une personne conduisant un véhicule qui nécessite la détention d'un permis de conduire.

Contrairement aux véhicules automoteurs pour lesquels un permis de conduire est obligatoire, les cyclistes jugés coupables d'une des infractions prévues à l'article 2*bis*, paragraphe 2, ne perdent jamais de points, même s'ils sont titulaires au moment de l'infraction d'un permis de conduire.

Il va de soi que pour les cyclistes sans permis de conduire, les dispositions relatives à la perte des points ne s'appliquent pas, alors qu'ils ne sont pas détenteurs d'un permis.

Dans l'optique d'éviter une inégalité devant la loi entre les cyclistes titulaires d'un permis de conduire et ceux qui n'en disposent pas, il est proposé de modifier la phrase qui précède le tableau des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points du paragraphe 2 de l'article 2*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens que la perte des points ne trouve application que si l'infraction a été commise moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis. À noter que cette distinction est également faite dans le

système de permis à points français qui a servi de modèle lors de l'institution du système national.

b) La distraction au volant

Les statistiques sur les accidents routiers démontrent clairement que la distraction au volant joue un rôle de plus en plus important dans l'accidentologie.

Selon la Police grand-ducale, la croissance exponentielle et généralisée de l'utilisation des téléphones mobiles au volant engendre une distraction du conducteur entraînant une augmentation incontestable du risque d'accident.

La conduite d'un véhicule nécessite une vigilance presque totale en permanence, alors qu'elle englobe notamment :

- les actions de pilotage de base ;
- l'attention à ce qui se passe à l'extérieur pour pouvoir réagir à tous les obstacles et aux autres véhicules ;
- la surveillance du compteur de vitesse ;
- la mémoire du trajet et la décision des directions à prendre.

Une étude récente de l'Association des assureurs français « ATTITUDE PREVENTION »¹ a révélé que :

- l'utilisation du téléphone portable au volant multiplie le risque d'accident par 3 ;
- 1 accident sur 10 est associé à l'usage du téléphone au volant ;
- sur l'autoroute, 16% des accidents mortels lui sont imputables ;
- le risque est maximal au moment où le conducteur décroche son téléphone, souvent dans l'urgence. L'attention n'est alors plus portée sur la conduite en ce moment ;
- le portable, même avec une oreillette ou en kit mains libres, modifie le comportement et la capacité à réagir. Lors de la conversation, le conducteur se focalise sur le devant de la route, regarde moins dans ses rétroviseurs et sur les côtés, fait moins attention à la signalisation et aux autres usagers, et ce, qu'il ait ou non l'habitude d'utiliser un portable, et, quel que soit son âge. Le véhicule tend à ralentir légèrement et à zigzaguer, ce qui a pour conséquence, qu'il franchit la ligne médiane plus souvent. L'envoi de SMS, la consultation de mails, d'applications ou de l'internet sur le smartphone, l'écoute de musique (surtout pour les deux-roues), ces nouveaux usages sollicitent davantage l'attention du conducteur et sont, dès lors, très dangereux.

En analysant les statistiques relatives à la déduction des points suite à l'utilisation d'un téléphone portable au volant, on peut constater que ceci pose un réel problème pour la sécurité routière.

Les chiffres démontrent que ces dernières années, environ 10% du total des points déduits sont dus à l'utilisation d'un téléphone portable ou d'une tablette au volant :

<u>Année</u>	<u>Téléphone au volant</u>
2016	4.958 (7,51%)
2017	6.114 (10,17%)
2018	5.624 (9,15%)
2019	5.218 (8,02%)
2020	5.716 (8,68%)

¹ <https://www.assurance-prevention.fr/risque-telephone-au-volant.html>

Sur base de ces constats et pour contrer cette tendance néfaste, le Gouvernement a décidé dans sa mesure 13 du plan d'action précité de combattre la distraction au volant en renforçant les sanctions y relatives.

Il est profité de cette modification afin de mettre à jour les infractions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé, dès que le véhicule conduit est en mouvement, alors que notre législation actuelle quant à ces infractions n'est plus à la hauteur de l'évolution technologique.

D'abord, suite à l'évolution technique automobile, la plupart des véhicules sur le marché sont actuellement équipés d'un équipement téléphonique ainsi que d'un système de navigation intégrés dans le tableau de bord. Il en va de même pour les casques de protection portés par les conducteurs. En outre, jusqu'à ce jour, le conducteur est autorisé d'utiliser son équipement téléphonique pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement. Lors des contrôles de police, lorsque les policiers ont constaté une infraction relative à l'utilisation d'un téléphone portable au volant, les conducteurs ont souvent trouvé une excuse ou ont tenté de trouver la faille en affirmant d'avoir utilisé leur portable que pour l'allumer ou pour l'éteindre. De surplus, la législation belge et française sont beaucoup plus strictes quant auxdites infractions. Dans ces pays, l'usage d'un téléphone tenu en main par le conducteur d'un véhicule en circulation est interdit. Afin d'éviter des discussions inutiles des conducteurs arrêtés par la police et afin de s'aligner aux législations de nos pays limitrophes, il est proposé de simplifier les infractions y relatives et d'interdire tout simplement l'usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé tenu en main par le conducteur d'un véhicule en mouvement. Il en va de même pour les conducteurs de tramway.

Dans ce contexte, il est proposé d'augmenter la taxe perçue de 145 à 250 euros et d'augmenter la perte de points à quatre au lieu de deux actuellement pour les deux infractions suivantes :

- le fait pour le conducteur de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé en le tenant en main, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement ;
- le fait pour le conducteur pour lequel un casque homologué est obligatoire d'utiliser un équipement servant à la communication qui, soit n'est pas intégré, soit n'est pas fixé correctement, selon les prescriptions du fabricant, au casque de protection.

L'expression « faire usage » est une notion volontairement vaste pour ne pas se limiter à la réception et l'envoi d'appels vocaux. Rédiger un SMS, lire les actualités, utiliser un GPS, jouer en ligne, consulter les horaires, prendre un *selfie*, filmer un accident de l'autre côté de la berge, valider une circulation dense sur Waze, écouter un message vocal WhatsApp... sont prohibés. Le simple fait de tenir en main soit un téléphone portable, soit une tablette, soit tout autre appareil doté d'un écran allumé, dès que le véhicule ou le tramway est en mouvement, constitue, dès lors, une infraction.

Enfin, le « tenir en main » exclu les autres manières. Quid alors du téléphone coincé entre l'épaule et l'oreille ? Du fait de le poser sur les cuisses en conduisant ? Ou même du fait de le ceinturer derrière un voile ? Le verbalisant peut considérer que ce comportement empêche le conducteur d'effectuer toutes les manœuvres nécessaires qui lui incombent et d'avoir constamment le contrôle du véhicule qu'il conduit en relation avec l'article 72, point 2., de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

c) Le chargement non sécurisé

Les véhicules transportant des marchandises mal arrimées constituent un risque non négligeable pour la sécurité des usagers de la route. En effet, des marchandises mal arrimées augmentent considérablement le risque d'instabilité et de basculement des véhicules et même de perte du chargement durant les trajets.

Arrimer en sécurité consiste à mettre en œuvre des systèmes de chargement sûrs, qui nécessitent des véhicules adaptés, des moyens de confinement adéquats, une configuration de chargement conforme et un arrimage des charges approprié.

Afin de lutter contre ce risque d'accident, la mesure 12 du plan d'action précité prévoit le renforcement de la sécurisation des chargements des véhicules routiers. Il est, dès lors, proposé d'aggraver les sanctions pour les infractions en relation avec un chargement non sécurisé.

L'unique sanction prévue pour les infractions relatives à un chargement non sécurisé était un avertissement taxé d'un montant variant entre 74 et 500 euros. Il en résulte que lesdites infractions n'étaient, jusqu'à ce jour, pas prévues dans le système du permis à points.

À cet égard, il est proposé d'intégrer lesdites infractions dans le système du permis à points et de sanctionner l'inobservation des prescriptions relatives à un chargement des véhicules routiers d'une perte de 2 points sur le permis de conduire des conducteurs fautifs.

Cette réduction proposée de 2 points se justifie en outre dû aux nombres importants d'infractions constatées en ce qui concerne le chargement des véhicules, et dans l'objectif de prendre en compte la réforme concernant la matière du transport exceptionnel.

Ainsi, 3.378 avertissements taxés ont dû être décernés pour un chargement non sécurisé au courant des dix dernières années.

Afin de tenir compte des différentes infractions possibles dans ce domaine, le barème actuel est complété par douze nouvelles infractions traitant le transport de marchandises non conforme et qui feront l'objet d'un retrait de 2 points :

- le chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber ;
- le chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur ;
- une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux ;
- un arrimage non réglementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier ;
- le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres ;
- l'utilisation d'un support de charge non réglementaire ;
- le dépassement de la longueur maximale autorisée d'un véhicule routier transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus ;
- le défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant soit la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre, soit l'une des faces latérales du véhicule de plus de

- 0,20 mètre ;
- le défaut d’une autorisation spéciale permettant la mise en circulation d’un véhicule dépassant les dimensions réglementaires ;
 - le défaut d’une autorisation spéciale permettant que le chargement dépasse les maxima réglementaires à l’une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d’un véhicule routier ;
 - l’inobservation des conditions reprises dans l’autorisation spéciale permettant la mise en circulation d’un véhicule dépassant les dimensions réglementaires ;
 - l’inobservation des conditions reprises dans l’autorisation spéciale permettant de dépasser les maxima du chargement réglementaires.

Par ailleurs, la conduite d’un véhicule ou d’un ensemble de véhicules couplés dont la masse maximale autorisée dépasse 4.250 kg, chargé ou non, dépassant cette masse dans la limite de 10%, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d’immatriculation, la mise en circulation d’un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers est pris en compte dans un nouveau point 30 de ce tableau. Il s’agit de sanctionner ce fait par un retrait de 2 points. En effet, sachant que ce fait n’est pas sanctionné jusqu’à présent par le retrait de 2 points, certains transporteurs circulent systématiquement avec des véhicules surchargés jusqu’à 10 %, sans subir une sanction suffisamment dissuasive.

Dans le même sens, le nouveau point 8), deuxième tiret du barème prévoit également un retrait de 4 points en cas de dépassement de la masse autorisée par l’autorisation spéciale permettant de dépasser les masses et dimensions réglementaires, compte tenu du fait que ces autorisations permettent d’ores et déjà des dépassements conséquents par rapport aux limites réglementaires.

Ad article 3

Cet article modifie l’article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au point 1, l’article 3, point 9 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié afin que le ministre ait la faculté de délivrer une immatriculation au nom d’une personne qui n’a pas sa résidence normale au Luxembourg. Cette possibilité, qui existe déjà pour un propriétaire ou un détenteur, est élargie au futur titulaire du certificat d’immatriculation, qui n’a pas sa résidence normale au grand-duché, de pouvoir bénéficier d’une immatriculation au Luxembourg. L’objectif de cette modification est en principe de pouvoir accorder les immatriculations aux conducteurs d’un véhicule utilisé en leasing.

Au point 2, le nouveau libellé de l’article 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée la faculté du ministre est étendue à deux nouveaux domaines, concernant d’une part la possibilité d’accorder l’immatriculation aux véhicules historiques ou aux véhicules précédemment immatriculés au Luxembourg, dont le dossier d’immatriculation présente une lacune, d’autre part la capacité de délivrer des autorisations en vue de l’équipement de certains véhicules avec des feux de travail ou des feux de marche-arrière supplémentaires.

Ad article 4

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

Au point 1, le paragraphe 1^{er} est rectifié de sorte à aligner le texte de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec les dispositions européennes en vigueur et leur terminologie des différentes procédures de réception des véhicules routiers. En effet, la législation européenne est à présent composée de règlements cadres pour la procédure de réception des véhicules, telle que définie dans le nouveau libellé de ce paragraphe, alors qu'anciennement les normes européennes régissant la matière de réception automobile se composaient de directives. Les différents règlements cadres européens applicables sont référencés à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers.

Il est prévu que la procédure de réception européenne par type ou individuelle devienne la procédure de réception des véhicules routiers de droit commun. Pour un véhicule auquel ce principe ne s'applique pas, une procédure de réception nationale individuelle est prévue, ainsi qu'une procédure de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries. Au terme d'une procédure de réception nationale un certificat de conformité national est délivré.

Un renvoi au règlement grand-ducal relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers est établi pour définir le déroulement des différentes réceptions nationales. Ainsi, la hiérarchie entre les procédures prévues sur le plan européen, par type ou individuelle, et les procédures nationales, soit individuelle, soit par type pour véhicule produits en petites séries, est clarifiée.

Au point 2, lettre a), il est prévu au paragraphe 2 alinéa 2 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée que l'opération de transcription d'un véhicule s'applique lorsque d'un changement de propriétaire ou de détenteur du véhicule a lieu, pour un véhicule déjà immatriculé et en circulation au Luxembourg. Pour la prise en compte du changement de propriété, il faut donc remettre à la SNCA tous les documents requis pour prouver les droits de propriété sur le véhicule. Cependant, il n'y a pas besoin d'envoyer à la SNCA le reste de la documentation nécessaire à l'immatriculation du véhicule.

En revanche, le changement du titulaire du certificat d'immatriculation implique le renvoi de la totalité de ces documents, de la même manière que lors d'une première immatriculation. En effet, le changement de titulaire entraîne le changement de plaques d'immatriculation du véhicule. Aussi, pour le changement de titulaire, il n'y a nullement besoin de prouver les droits de propriété sur le véhicule concerné par le changement de titulaire, par analogie avec une immatriculation, ainsi que le précisent les définitions à l'article 2. Point 4.3 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 tel que modifié et les articles 11 et 12 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à l'immatriculation et l'homologation des véhicules routiers.

Au point 2, lettre b), l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé de sorte à permettre au futur titulaire du certificat d'immatriculation, sous le couvert de plaques rouges ou de plaques d'immatriculation affichant le numéro attribué à cette personne, de mettre en circulation le véhicule couvert par une assurance de responsabilité civile automobile obligatoire dans le cadre des trajets énumérés par cet alinéa. Un trajet supplémentaire est accordé au conducteur du véhicule non immatriculé entre les locaux de l'Administration des

douanes et des accises et les lieux d'entrepôt ou d'achat du véhicule. Par ailleurs, le régime du titulaire de plaques rouges est précisé par les modifications au point 2 de l'alinéa 5.

Au point 3, le paragraphe 3 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complété in fine par la mention de la procédure réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries, aux côtés de la procédure de réception nationale individuelle, comme procédure de réception résiduelle si la réception européenne par type ou individuelle n'a pas été délivrée pour un véhicule routier. Le paragraphe 3 est donc modifié de manière à être cohérent avec le principe mis en place par le paragraphe 1^{er} nouveau du même article.

Au point 4, lettre a), la mention du titulaire du certificat d'immatriculation est insérée au paragraphe 4 alinéa 1^{er} de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec la mention du propriétaire et détenteur du véhicule. Aussi, Le titulaire du certificat d'immatriculation se trouve soumis à l'obligation de présenter le véhicule routier au contrôle de conformité obligatoire auprès de la SNCA suite à une opération de modification ou de transformation du véhicule routier entraînant au moins une modification sur le procès-verbal de réception ou sur le certificat de conformité de ce véhicule.

Au point 4, lettre b), il est proposé d'abroger l'alinéa 2 du paragraphe 4, portant obligation de présenter le véhicule à un contrôle technique ultérieurement au contrôle de conformité susmentionné, car il s'agit d'une formalité administrative superfétatoire. En effet, l'organisme de contrôle technique n'effectue pas de vérifications autres que celles auparavant faites par la SNCA, quant à l'élément modifié. Cette suppression représente donc une économie de temps et de frais pour l'administré, permettant également aux organismes de contrôle technique de se concentrer sur les missions de contrôle pertinentes.

Au point 4, lettre c), un alinéa est ajouté à la fin du paragraphe 4, afin d'aménager le cas du titulaire qui a effectué une modification ou une transformation sur son véhicule et qui le présente au contrôle technique sans avoir pu régulariser la modification ou la transformation. Procéder au retrait du certificat étant une conséquence disproportionnée, ayant l'ampleur d'une sanction administrative, pour une situation qui se présente fréquemment. En effet, le simple changement de jante représente déjà une modification nécessitant une régularisation et la présentation d'une attestation dès le passage au contrôle technique. Très souvent, l'utilisateur ignore cette règle et s'en trouve informé seulement au moment du contrôle technique. C'est pourquoi il est prévu un léger délai supplémentaire et un usage restreint du véhicule pour permettre à l'utilisateur de régulariser la situation du véhicule, avant de sanctionner la personne. Cela évite de prononcer un retrait du certificat et de provoquer une situation où le titulaire du véhicule n'est plus en droit de circuler, sans aucune autre raison, dès le passage au contrôle technique.

Au point 5, lettre a), la mention du titulaire du certificat d'immatriculation remplace la mention du propriétaire et détenteur du véhicule routier au paragraphe 6 alinéa 2 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Aussi, le numéro d'immatriculation est attribué à la personne documentée sur le certificat d'immatriculation.

Au point 5, lettre b) la mention du titulaire du certificat d'immatriculation remplace la mention du propriétaire et détenteur du véhicule routier au paragraphe 6 alinéa 3 de l'article 4.

Au point 5, lettre c) la première phrase de l'alinéa 4 du paragraphe 6 est remplacée par un libellé qui prend en compte la digitalisation de l'immatriculation, d'une part, et les modalités de réservation d'un numéro personnalisé, d'autre part. En effet, la demande peut être faite par voie électronique sur le portail « Myguichet ». En outre, il faut dorénavant s'acquitter du paiement afin de réserver un numéro personnalisé, tandis que l'immatriculation fait l'objet d'une autre taxe. Or, la réservation est valide pendant une période d'une année. Si la personne au nom de laquelle le numéro est réservé n'a pas procédé à l'immatriculation d'un véhicule avec ce numéro, la réservation est perdue, tout comme le paiement de la taxe, ainsi que le précisent des dispositions réglementaires.

À la lettre d) du même point, la mention du titulaire du certificat d'immatriculation remplace la mention du propriétaire et détenteur du véhicule routier, à l'alinéa 6 du paragraphe 6. Comme le numéro d'immatriculation est lié à la personne documentée sur le certificat d'immatriculation, donc le titulaire du certificat d'immatriculation, le numéro change dès que le titulaire change. Dans le même sens, le changement de propriétaire ou de détenteur sur le certificat n'implique aucun changement quant au numéro d'immatriculation du véhicule. De plus, une rectification concernant le terme de mise hors circulation du véhicule est effectuée.

Au point 6, lettre a) les mentions du titulaire du certificat d'immatriculation et du preneur d'assurance sont insérées au paragraphe 7 alinéa 2 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée aux côtés des mentions du propriétaire et détenteur du véhicule routier, de sorte à englober le titulaire du certificat d'immatriculation dans ce traitement, étant la figure centrale de la procédure d'immatriculation, et obtenir une liste exhaustive des personnes concernées par ce traitement des données.

Au point 6, lettre b) huit nouveaux alinéas sont insérés au paragraphe 7 de l'article 4, pour prévoir, au moment de la procédure d'immatriculation, et dans le cadre de la conclusion du contrat d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire, la communication des données relatives au véhicule et au titulaire du certificat d'immatriculation par la compagnie d'assurance envers la SNCA. Ce traitement des données est effectué via un serveur mis à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'Etat et géré selon des standards de sécurité informatique renforcés. Selon le principe de minimisation de traitement des données, la compagnie d'assurance ne conserve pas les données communiquées pour ce traitement spécifique, autres que les données contractuelles. Il convient de préciser que les seules nouvelles données auxquelles l'entreprise d'assurance peut éventuellement avoir accès lors de cette saisie sont les données techniques du véhicule, qui ne sont pas des données personnelles. En effet, lors de la conclusion du contrat classique, la compagnie d'assurance a déjà accès au VIN du véhicule et au numéro d'immatriculation attribué, qui sont les seules données constituant des données personnelles, une fois l'immatriculation réalisée.

Ce processus de traitement se présente ainsi car dans toute procédure d'immatriculation classique, le véhicule à faire immatriculer est présenté à l'assureur en premier lieu. Les données techniques du véhicule sont accessibles par l'intermédiaire du certificat de conformité du véhicule et sont utiles pour l'assureur pour établir les conditions particulières du contrat d'assurance. Or, dans le traitement des données proposé, l'assureur communiquera également ces données auprès de la SNCA afin de créer une demande d'immatriculation. Si le véhicule est déjà identifié auprès de la SNCA, l'assureur peut directement indiquer l'identité de la personne pour le compte de laquelle l'immatriculation de ce véhicule est requise. Si le véhicule n'existe pas, l'assureur saisit les données techniques du véhicule afin

qu'une « carte d'identité » du véhicule puisse être créée et qu'une immatriculation puisse être effectuée. Cette saisie des données techniques du véhicule n'est donc effectuée uniquement dans le scénario d'une première immatriculation de ce véhicule à Luxembourg.

Ce traitement des données représente un grand gain de temps pour tous les acteurs concernés, c'est-à-dire aussi bien la SNCA, que le titulaire du certificat d'immatriculation (dans le cas de droit commun) que l'assureur. D'autre part, et surtout cette saisie permet de contrôler l'état de couverture d'assurance du véhicule de manière beaucoup plus fiable et efficace que par le système classique, permettant d'écartier les risques de fraude, d'erreur, et surtout de décalage lors d'un changement ou de fin de contrat. En effet, la seule information accessible, une fois la procédure d'immatriculation du véhicule routier, est l'existence ou la non existence d'une couverture de ce véhicule par un contrat d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire.

Dans le même objectif de digitaliser la procédure d'immatriculation, la SNCA peut recevoir l'information permettant de savoir si un futur titulaire s'est dûment acquitté de la taxe sur la valeur ajoutée en vue de l'émission de la vignette 705 (ou vignette fiscale). Cet échange de données entre administrations est limité sur plusieurs aspects. Premièrement, la preuve informatique du paiement de la vignette 705 n'est pas projeté comme une obligation, mais comme une possibilité laissée au demandeur. L'utilisateur a donc toujours la possibilité d'envoyer de sa propre initiative la preuve de paiement de la taxe sur la valeur ajoutée, sur Myguichet ou par voie postale, s'il ne souhaite pas déléguer la communication de cette information à l'administration. Deuxièmement, il s'agit pour la SNCA de savoir si un véhicule est dédouané ou non, aux fins de savoir si les conditions préalables à l'immatriculation du véhicule sont bien remplies. Troisièmement, cette communication de la part de l'Administration des douanes et des accises sera plus limitée en termes de volume. En effet, dans une procédure d'immatriculation, les particuliers présentent le véhicule à faire immatriculer à une entreprise d'assurance en premier lieu. Ce sont généralement des professionnels, comme les garages, qui présentent le véhicule d'abord à l'ADA. Ce type d'acteur peut être particulièrement intéressé par la digitalisation de cette procédure et le gain de temps entraîné. Par ailleurs, au cours des échanges consacrés à la mise en place technique du projet, il a été relevé que certaines personnes contournent l'obligation de s'acquitter du paiement de la vignette 705 en profitant d'une lacune de communication entre les différents services administratifs. En effet, une personne peut à l'heure actuelle obtenir un remboursement de la TVA auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA (AED), en prétendant vendre son véhicule, alors que le véhicule est désimmatriculé avec moins de 6 000 kilomètres ou moins de 6 mois en circulation. Le véhicule est revendu à l'étranger sans qu'une immatriculation soit effectuée auprès de l'autorité compétente. La SNCA n'est donc pas informée de la vente, sachant que le véhicule est simplement désimmatriculé temporairement au Luxembourg. Néanmoins, la vente étant déclarée auprès de l'Administration des Douanes et des Accises, le propriétaire du véhicule vendu obtient un remboursement de la TVA. En effet, il est logiquement prévu, en l'absence de fraude, que le véhicule fasse l'objet d'une taxation sur la TVA lors de son immatriculation auprès de l'autorité compétente de l'autre Etat membre. Passé un délai de six mois, ou si le véhicule a circulé (de manière frauduleuse, dans ce scénario) sur une distance suffisante pour dépasser les six mille kilomètres, une demande d'immatriculation sera traitée par la SCNA comme l'immatriculation d'un véhicule déjà dédouané. L'acquittement de la vignette ne sera pas requis alors que le véhicule a fait l'objet d'un remboursement de la TVA indu. Afin de contrer cette possibilité de fraude, qui concerne des sommes conséquentes, un échange d'information entre les douanes et l'AED peut être envisagé, afin que l'information communiquée à la SCNA soit fiable. Par ailleurs, le texte

prévoit la possibilité, lorsque l'Administration des douanes et des accises a un doute sur le véhicule auquel attribuer le dédouanement, d'obtenir plus de données techniques du véhicule. En effet, certains payeurs déclarent une catégorie différente de véhicule, par exemple, pour faire réduire à la TVA à payer. Une autre raison porte sur les déclarations erronées ou sur les problèmes d'identification du véhicule. En effet, le numéro de châssis ne suffit pas à identifier les modèles de véhicules anciens avec certitude, il est donc proposé de permettre à l'Administration des douanes et des accises d'accéder à des données techniques supplémentaires pour éviter de produire d'autres erreurs au cours de cette procédure et en garantir son efficacité. Ensemble avec la participation des entreprises d'assurances, la procédure d'immatriculation peut être entièrement digitalisée, à l'exception en cas d'import d'un véhicule. En effet, il faudra toujours réceptionner le document physique de l'ancien certificat d'immatriculation en provenance du pays du véhicule importé.

Au point 7, le paragraphe 8 de l'article 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé pour encadrer les conditions de l'expiration ou de la déchéance du certificat d'immatriculation. Dans un objectif de clarté, l'ancienne énumération est remplacée par une liste qui existait déjà à l'ancien article 14 du règlement modifié du 26 janvier 2016 relatif à l'immatriculation et à l'homologation des véhicules routiers. Par ailleurs, la fin de validité d'un certificat d'immatriculation met fin au droit de circuler au Grand-Duché. Il est donc plus approprié d'encadrer cette situation par une disposition législative, à la suite des règles encadrant la procédure d'immatriculation, que par une disposition réglementaire. Le point f) de cette liste est reformulé dans un objectif de cohérence, étant entendu qu'un usager ne devrait se voir retirer son certificat que dans le cas où son véhicule a été transformé ou modifié en irrespect des dispositions du paragraphe établissant les conditions de modification ou de transformation d'un véhicule.

Une cause de perte de validité supplémentaire est prévue pour le titulaire d'un certificat de résidence qui n'est plus résident luxembourgeois, dans le cadre de la non présentation du véhicule routier au contrôle technique suite à une convocation ministérielle conformément à l'article 4*bis* paragraphe 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. En effet, ladite convocation ne peut pas être valablement envoyée à cette personne, qui n'a plus d'adresse à Luxembourg. C'est aussi le moment où le service administratif se rend compte que le titulaire du certificat d'immatriculation n'est plus résident et en conséquence ne remplit plus les conditions pour avoir son véhicule immatriculé au Grand-Duché, dans le cas où cette personne n'a pas signalé son changement d'adresse.

Au point 8, le paragraphe 10 de l'article 4 est remplacé de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée par un texte qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation aux côtés des mentions du propriétaire et détenteur du véhicule routier.

Ad article 5

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

Au point 1, lettre a), le nouveau libellé du paragraphe 1^{er}, alinéa 4 de l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée réorganise la formulation des délais du contrôle technique périodique de manière plus précise. L'objectif poursuivi est d'écarter le risque que tout usager tente de contourner l'obligation de présenter son véhicule au contrôle technique périodique, plus particulièrement le premier contrôle périodique prévu à compter de la mise en circulation du véhicule au Luxembourg. Les délais et périodes de droit commun pour effectuer le contrôle technique périodique le long de la vie du

véhicule, dès sa mise en circulation au Grand-duché sont énumérées pour les différents types de véhicules. Le nouveau point 4 encadre les délais de passage au contrôle technique périodique par défaut.

À la lettre b) du même point, un nouvel alinéa 5 est inséré au paragraphe 1^{er} de l'article 4 pour définir le contrôle technique volontaire réalisé avant le premier contrôle technique obligatoire. L'objectif de cette définition est de prévenir toute tentative de contourner le délai de la première présentation au contrôle technique.

À la lettre c) du même point, le nouvel alinéa 6 du même paragraphe est remplacé par un nouveau libellé ayant pour objet d'encadrer le régime du certificat de contrôle technique délivré à la suite d'un contrôle technique périodique volontaire, par opposition au contrôle technique de nature obligatoire, tel que défini aux alinéas précédents. Il est établi que la durée de validité du certificat de contrôle technique délivrée suite à un contrôle technique volontaire ne peut excéder celle du certificat délivré suite à un contrôle technique obligatoire. Cette limite permet d'anticiper les tentatives de contourner les délais de contrôle technique obligatoires.

À la lettre d) une modification est effectuée pour pouvoir étendre l'énumération de la liste du nouvel alinéa 7, qui porte dérogation à l'obligation de présenter le véhicule au contrôle technique dans les délais prévus par le même article, aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. Par ailleurs une condition redondante de définition des tracteurs et machines mobiles est abrogée au point 4 de cette liste.

Le point 2 modifie le paragraphe 4 de l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. La mention du titulaire du certificat d'immatriculation est insérée au lettres b) et c) du point 2 de de l'alinéa 3 de ce paragraphe. Ainsi, il est spécifié que le véhicule routier pour lequel des déficiences ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre sa sécurité, l'environnement, ou la sécurité des usagers de la route peut être mis en circulation entre les lieux énumérés à cette liste et la résidence normale du titulaire du certificat d'immatriculation.

Au point 2, lettre b), l'alinéa 5 du paragraphe 4 est remplacé par un libellé qui encadre les durées de validité de certificat de contrôle technique délivré suite au passage à un contrôle technique complémentaire réalisé ultérieurement à un contrôle technique périodique ayant donné lieu à la constatation d'une déficiences majeure ou critique.

À la lettre c), l'insertion d'un nouvel alinéa 6 au paragraphe 4 a pour objet de prévoir la possibilité, pour les véhicules référencés sous le paragraphe 1^{er}, alinéa 4 point 2°, à savoir les autobus, les autocars, les camions, les tracteurs de remorque et les tracteurs de semi-remorques, ainsi que les remorques destinées au transport de choses d'une masse supérieure à 3500 kg. Si ces véhicules ont fait l'objet d'une constatation d'une déficiences ou d'une non-conformité mineure lors d'un contrôle technique périodique, il est possible d'obtenir un certificat de contrôle technique valable pour une année, sous la condition qu'aucune déficiences ou non-conformité n'ait été constatée lors du contrôle technique complémentaire.

À la lettre d), la troisième phrase du dernier alinéa du même paragraphe est remplacée par un libellé qui englobe le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire et le détenteur du véhicule.

Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation peut être envisagé comme le destinataire du certificat de contrôle dans cette disposition légale.

Au point 3, la première phrase du paragraphe 7 de l'article 4*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation aux côtés du propriétaire et du détenteur du véhicule routier. Ainsi, il est spécifié que le titulaire du certificat d'immatriculation a droit aux recours prévus par ce paragraphe à l'encontre d'une décision d'un organisme de contrôle technique relative au véhicule routier contrôlé.

Ad article 6

Cet article remplace l'article 4*quater*, paragraphe 3, alinéa 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, dans un objectif de préciser le point de départ du délai à l'échéance duquel l'inspecteur de contrôle technique perd son agrément ministériel en l'absence de participation à la formation continue. Cette formation doit avoir lieu dans un délai d'un an après la publication de l'arrêté ministériel et non plus chaque année. En effet, il n'est pas nécessaire de recevoir une formation à ce rythme, car la méthode du contrôle technique ne reçoit pas de modification en vue d'intégrer le contrôle d'innovations technologiques chaque année. De plus, les nouveautés affectant la méthode du contrôle technique ne surviennent pas à une fréquence aussi soutenue. C'est pourquoi le texte est modifié de manière à sanctionner l'obligation de formation continue des inspecteurs techniques uniquement si le délai de participation à une formation n'a pas été suivi. En outre, avec le système ISO, les organismes de contrôle technique ont l'obligation de veiller à ce que leur personnel soit formé de façon continue pour maintenir un niveau de service de qualité.

Ad article 7

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

Toutefois, il n'est pour l'instant pas prévu de procéder à une révision du catalogue des avertissements taxés, mais uniquement de créer la possibilité de revoir certaines infractions à la lumière des nouveaux tarifs. Il est indiscutable que surtout en ce qui concerne les infractions dans le domaine des transports professionnels de marchandises, les taux actuellement applicables ne sont guère dissuasifs pour des grands multinationaux. De plus, il y a également lieu de revoir les avertissements taxés dans le domaine des transports de marchandises dangereuses (ADR). Il va sans dire que le non-respect des prescriptions de l'ADR peut être à la source d'accidents néfastes avec une multitude de victimes. À titre d'exemple, les avertissements taxés en France pour le non-respect des règles régissant la fixation et l'arrimage du chargement, l'absence d'extincteur ou encore la non-conformité des panneaux orange dans le cadre d'un transport ADR s'élèvent à 1.500 euros.

Partant, il est proposé d'augmenter le maximum de l'amende susceptible d'être prononcée des contraventions ordinaires de 250 euros actuellement à 1.000 euros et celui des contraventions graves de 500 euros actuellement à 2.000 euros. Comme le montant maximal des contraventions ordinaires

de 1.000 euros dépasse le montant maximal prévu par le Code pénal pour les contraventions (art 26 CP), il y a lieu de préciser que toutes ces amendes ont le caractère d'une peine de police comme la loi le prévoit actuellement déjà pour les contraventions graves (avant dernier alinéa de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée).

Par ailleurs, et comme conséquence de la reprise des infractions aux règles de chargement dans le système du permis à points, la liste des infractions à la législation routière, qualifiées comme contraventions graves, est complétée par les deux infractions suivantes :

- Inobservation des prescriptions relatives au chargement des véhicules routiers telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2*bis*;
- Mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire ou le détenteur, d'un véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance.

Concernant l'infraction relative à la mise en circulation ou sa tolérance sur la voie publique d'un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance, il y a lieu de préciser que cette infraction était, jusqu'à présent, prévue à l'article 10*bis* et portait la qualification d'un « délit mineur ».

Dans ce cas, procès-verbal doit être dressé et des auditions doivent être accomplies et traduites le cas échéant avant d'être envoyé au Procureur d'État territorialement compétent. L'expérience a montré que le suivi de ces affaires n'est pas évident et que les procédures s'avèrent compliquées et fastidieuses.

Or, en vue d'une simplification administrative, il est proposé de « dé-correctionnaliser » ce délit et de l'ériger en contravention grave.

L'avantage d'un tel système est évident en ce sens que la sanction soit immédiate à l'encontre du contrevenant et comporte un effet dissuasif important. De plus, il s'agit d'une simplification considérable ainsi qu'un renforcement de l'efficacité des procédures et un soulagement des juridictions avec une économie de temps et de ressources.

Suite à la reformulation des infractions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé prévues au barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points, il y a également lieu de modifier le point o) de l'alinéa 2 de l'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Ad article 8

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

Au point 1, la mention du titulaire du certificat d'immatriculation est insérée à l'alinéa 2 de l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec les mentions du propriétaire et détenteur du véhicule routier. Ainsi un véhicule routier sera considéré comme abandonné si les membres de la Police grand-ducale n'ont pas réussi à joindre le titulaire du certificat d'immatriculation, alternativement au propriétaire ou détenteur du véhicule routier, dans un délai supérieur à un mois pendant lequel le véhicule aura stationné au même endroit.

Au point 2, la mention du titulaire du certificat d'immatriculation est insérée à l'alinéa 3 de l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec les mentions du propriétaire et détenteur du véhicule routier. Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation se trouve visé dans les dispositions concernant l'immobilisation du véhicule abandonné ou délaissé.

Au point 3, la mention du titulaire du certificat d'immatriculation est insérée à l'alinéa 6 de l'article 10 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée avec les mentions du conducteur, du propriétaire et du détenteur du véhicule routier. Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation se trouve visé pour appréhender la situation du véhicule abandonné ou délaissé.

Ad article 9

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

Ad article 10

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

Au point 1, une simple mise à jour du formatage de la numérotation des paragraphes (1) à (3) de l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est effectuée.

Au point 2, la deuxième phrase du paragraphe 1^{er} de l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par un texte qui inclut la mention du titulaire du certificat d'immatriculation avec les mentions du propriétaire ou détenteur du véhicule routier. Aussi le titulaire peut être puni des peines prévues à ce paragraphe.

Au point 3, le paragraphe 2 de l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par un paragraphe qui inclut la mention du titulaire du certificat d'immatriculation avec les mentions du propriétaire ou détenteur du véhicule routier. Aussi le titulaire peut se voir attribuer les frais relatifs à un contrôle routier de la masse en charge du véhicule routier. Par ailleurs, cette modification précise les conditions de contrôle de la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules routiers, en incluant la détection d'une surcharge via un système de pesage automatique. Cette modalité de « pré-contrôle » est instituée en vue de constituer le fondement législatif permettant de transposer l'article 10*quinquies* de la directive 95/53/CE du 25 juillet 1996 fixant pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international, telle que modifiée. Un règlement grand-ducal complétant cette transposition est actuellement en préparation.

Au point 4, deux nouveaux paragraphes sont ajoutés à l'article 11 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. Le premier paragraphe aménage les cas de contrôle d'un véhicule circulant en vertu d'une autorisation de transport exceptionnel ou d'une autorisation de circuler exceptionnelle. En effet, de tels véhicules dépassent par définition les limites réglementaires, soit portant sur les masses, soit portant sur les dimensions maximales des véhicules routiers. Or, si ladite autorisation porte sur un

dépassement de la masse, l'usager sera sanctionné sans bénéficier de la marge de tolérance de 10% de la masse.

En outre, une Commission dénommée « Commission des autorisations spéciales » active dans la matière du transport exceptionnel, plus particulièrement pour statuer sur la validité des autorisations de transports exceptionnel, des autorisations mise en circulation exceptionnelles, pour les véhicules dont les dimensions et masses dépassent les limites règlementaires, et des infractions relatives à cette matière qui consistent en l'irrespect des autorisations de transport exceptionnel délivrées.

Cette modification est effectuée conformément à l'avis numéro 60.590 du conseil d'Etat en date du 29 juin 2021, suivant le principe selon lequel la création d'une Commission se fait à travers la matière législative et non pas règlementaire. Le fonctionnement de la Commission des autorisations spéciales reste détaillé à l'article 5 du règlement grand-ducal relatif aux transports et circulation exceptionnels soumis à des autorisations spéciales sur les voies publiques.

Cette insertion intervient à l'article 11 de la loi de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, car cet article se réfère à un des domaines de compétence de la Commission, et non pas à l'article 1^{er} de la même loi, car cet article renvoi dans l'ensemble à des matières encadrées l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955. Or, la Commission des autorisations spéciales fait l'objet d'un règlement grand-ducal bien spécifique, intervenant dans la matière des transports exceptionnels. C'est pourquoi le paragraphe final de cet article instaure cette Commission en établit le renvoi au règlement grand-ducal dont le projet est actuellement en fin de préparation.

Ad article 11

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

La procédure de dépistage de drogues est actuellement prévue à l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, en son paragraphe 4, qui prévoit 4 étapes.

Lorsqu'il existe un indice grave faisant présumer qu'un conducteur d'un véhicule respectivement un piéton impliqué dans un accident a consommé des drogues, les membres de la Police grand-ducale procèdent d'abord à un test qui consiste en la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, des signes extérieurs confirmant la présomption d'influence de stupéfiants.

Si ledit test constate plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, la Police grand-ducale soumet le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. En dernier lieu, l'état est déterminé par une prise de sang et par une prise d'urine.

Lors de la mise en vigueur de la loi concernant le dépistage de stupéfiants, le législateur voulait également mettre en place un certain parallélisme entre le dépistage du taux d'alcool et le dépistage de drogues, par comparaison entre l'étape du test de la salive avec l'étape de l'examen sommaire de l'haleine.

Sur le terrain, la Police grand-ducale est cependant régulièrement confrontée avec des chauffeurs qui ont consommé des substances (drogues ou médicaments ou bien les deux) qui entravent manifestement les capacités nécessaires pour conduire un véhicule. Or, chez certains chauffeurs, le test de la salive reste négatif. Certains chauffeurs avouent même avoir consommé des drogues et un

deuxième test effectué volontairement reste négatif. Après plusieurs années d'expérience, la police et les autorités judiciaires ont constaté que le dépistage de drogues, via la salive avec des « tests de dépistage rapide », est beaucoup moins évident que le dépistage de l'alcool via l'examen sommaire de l'haleine. C'est surtout le THC, qui est faiblement distribué dans la salive et son taux dans la bouche qui baisse assez rapidement après la dernière consommation, pour atteindre un niveau bien trop faible pour être détecté avec un test salivaire. Des progrès relativement lents ont été observés dans le développement des tests rapides pour la détection des drogues dans la salive. La sensibilité des tests salivaires est donc améliorable et leur « fiabilité » n'est pas comparable avec les appareils tels qu'ils sont utilisés pour le dépistage de l'alcool.

Selon le Dr. Michel YEGLES, Docteur ès sciences-toxicologies, la salive est une matrice intéressante pour un dépistage de stupéfiants, car de nombreuses substances présentes dans le sang passent dans la salive. Les glandes salivaires produisent la salive et la libèrent dans la cavité buccale. Comme les glandes salivaires ne sont séparées des vaisseaux sanguins environnants que par une fine membrane, des substances actives telles que des drogues ou des médicaments peuvent y pénétrer. Par conséquent, le temps de détection dans le test salivaire est approximativement le même que dans le test sanguin. Par conséquent, les substances telles que la cocaïne, les opiacés, les amphétamines et la méthamphétamine sont particulièrement faciles à détecter, car elles passent bien du sang à la salive. Concernant la détection du cannabis dans la salive, il est à noter que le test salivaire ne décèle que le THC, substance active du cannabis, présent via les dépôts dans la cavité buccale consommé par voie orale. Seule une infime quantité de la substance active passe dans la salive via le sang faisant que le THC décelé dans la salive n'atteste pas la présence de THC circulant dans le sang. Ainsi un usage par l'intermédiaire de comprimés ou en gélules ne serait pas décelable dans la salive. Un autre point à soulever est que chez des consommateurs réguliers de cannabis le THC peut encore être présent plusieurs jours dans le sang après arrêt de la consommation, sans que ceci soit détectable dans la salive.

Suite aux constats de la Police grand-ducale et du Dr. Michel YEGLES quant à la fiabilité des tests salivaires et dans l'optique d'une simplification procédurale, il est proposé de revoir la procédure de dépistage de drogues au volant, particulièrement en cas d'aveu de la personne concernée.

Actuellement, en cas d'aveu de la personne concernée, les membres de la Police grand-ducale soumettent ladite personne directement à un examen de la sueur ou de la salive, sans devoir passer par l'étape préliminaire consistant en la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence de drogues.

Par la modification envisagée, il est donc proposé de simplifier la procédure de dépistage de drogues au volant en cas d'aveu de la personne concernée en faisant abstraction de la batterie de tests standardisés et des examens de la sueur ou de la salive.

Le présent article a donc pour objet de modifier la procédure de dépistage de drogues afin de pouvoir passer directement à une prise de sang et à une prise d'urine, sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés et aux examens de la sueur ou de la salive dans les 4 cas suivants :

- si la personne concernée reconnaît avoir consommé des drogues dans les douze heures précédant le test ;
- si la personne concernée est en train de consommer des drogues ;
- si la personne concernée est en possession de drogues ou de matériel de consommateur ;

- si la personne concernée présente des signes manifestes d'influence de substances à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

La dérogation prévue au point iii du point 2. du paragraphe 4 est donc supprimée et reformulée au nouveau point *3bis*. de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Il est, par la suite, procédé à l'insertion d'un nouveau point *3bis* au même article. Cette modification ne vise pas à abolir le test rapide sur base de la salive en général, mais à adapter la législation afin que le test de la salive/sueur ne constitue pas une condition procédurale nécessaire dans le cas d'un comportement manifeste résultant d'une consommation de substances qui entravent les capacités de conduire un véhicule en toute sécurité. En effet le simple recours à ces tests s'avère insuffisant pour poursuivre les consommateurs de substances illégales, alors que les tests de sang et d'urine sont des méthodes nettement plus efficaces à ces fins.

Au niveau de la conduite sous l'influence de médicaments, l'unique moyen de dépistage actuellement prévu au point 13. du paragraphe 4 de l'article 12 est un examen médical à réaliser par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin au Grand-Duché de Luxembourg. Tel que c'est actuellement le cas pour l'alcool et la drogue, il est proposé de compléter la procédure de dépistage en ce sens de procéder d'abord à une prise de sang et une prise d'urine. Ce n'est qu'en cas d'impossibilité constatée par un médecin de procéder à une prise de sang, que la personne concernée est astreinte à subir un examen médical.

Afin de corriger une erreur de secrétariat intervenue lors de la modification législative de la loi modifiée précitée entrée en vigueur le 22 mai 2015, il est proposé d'intégrer le mot « d'alcool » à deux reprises dans le point 2. du paragraphe *4bis* et d'y remplacer le symbole « g » par le symbole « mg » derrière le nombre « 0,25 ».

Le point 3. du paragraphe *4bis* de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée traite sur les signes manifestes de consommation d'une ou de plusieurs des substances prévues au point 1. du paragraphe 4, à savoir THC, Amphétamine, Méthamphétamine, MDMA, MDA, Morphine, Cocaïne et Benzoylcgonine. En d'autres termes, ledit point 3. traite sur les signes manifestes de consommation des drogues. En effet, s'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances susmentionnées mais si le conducteur présente des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs de ces substances, ce dernier est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Jusqu'à ce jour, les signes manifestes n'étaient prévus qu'en cas d'ivresse (paragraphe *4bis*, point 1), en cas d'influence d'alcool (paragraphe *4bis*, point 2) et en cas de drogues (paragraphe *4bis*, point 3). Cependant, les signes manifestes ne sont, jusqu'à présent, pas prévus en cas de consommation d'une ou plusieurs des substances (médicamenteuses ou non) à caractère toxique, soporifique ou psychotrope dosée de manière à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

Par la modification visée au point 3. du paragraphe *4bis*, les signes manifestes ne se limitent donc plus uniquement aux drogues, mais ils sont élargis à la consommation de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités du conducteur de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique.

Afin de ne pas se limiter uniquement aux substances médicamenteuses, la terminologie plus vaste, à savoir celle de « toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant ses

aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique » est employée. Par la terminologie choisie, la consommation de toute substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope est visée et non seulement la consommation de médicaments.

Donc s'il n'est pas possible de déterminer dans l'organisme la présence de la substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, mais si le conducteur présente des signes manifestes de consommation d'une de ces substances, il est coupable d'un délit dont les peines sont mentionnées au paragraphe 1 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Finalement, il est procédé à l'insertion au paragraphe 5 de la mention du titulaire du certificat d'immatriculation avec les mentions du gardien, du propriétaire ou du détenteur du véhicule routier, qui devient passible de la sanction visée à cet article.

Ad article 12

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

Au paragraphe 12 il est inséré les mentions du « titulaire du certificat d'immatriculation » et du « gardien » avec les mentions du propriétaire ou du détenteur du véhicule routier, qui devient passible de la sanction visée au paragraphe précédent, en cas de tolérance de la mise en circulation du véhicule routier par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable.

La conduite sans permis de conduire valable est actuellement punie d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000.-€ (alinéa 2 du point 12 de l'article 13).

Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien la mise en circulation d'un véhicule sur les voies publiques par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable conformément à l'alinéa 3 du point 12 de l'article 13.

Comme le fait de conduire sans permis valable ou le fait de tolérer une telle conduite constitue un délit, une interdiction de conduire de 3 mois à 15 ans peut être prononcée à titre de peine accessoire. La confiscation du véhicule est actuellement facultative.

Comme le plan d'action prévoit d'aggraver les sanctions pour la conduite sans permis de conduire valable, il est proposé de prononcer une confiscation obligatoire du véhicule, si la personne a commis de nouveau l'un des délits spécifiés aux alinéas 2 et 3 avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces délits est devenue irrévocable.

La confiscation est encourue en cas de récidive même si la première infraction est encourue en tant que conducteur et la seconde en tant que propriétaire (détenteur ou gardien) du véhicule ou vice-versa.

Par « confiscation » de la voiture, il faut entendre la décision du tribunal que l'État s'approprie de la voiture. Dans la plupart des cas, la voiture se trouve déjà sous la main de la justice parce qu'elle a fait l'objet d'une saisie par la police. Le juge peut cependant également prononcer une confiscation sans que le véhicule n'ait encore été saisi.

La loi n'autorise la confiscation que si le condamné est le propriétaire du véhicule ou, du moins, s'il en

a la libre disposition, sous réserve des droits du propriétaire de bonne foi (cf. article 31 (2), 2° du Code pénal). Pour le cas où la confiscation ne pourrait être matériellement exécutée, le Tribunal fixe une amende subsidiaire que le condamné devra payer au lieu et place de la voiture.

La confiscation, respectivement une amende subsidiaire, est obligatoire, si les conditions suivantes sont cumulativement remplies :

- 1) première infraction : Comme première infraction, il faut soit une conduite sans permis de conduire valable, soit la tolérance comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable ;
- 2) deuxième infraction : condamnation du chef des mêmes délits énumérés au point 1) ;
- 3) la seconde infraction doit avoir été commise avant l'expiration d'un délai de 3 ans « à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'un de ces délits sera devenue irrévocable ».

Le véhicule qui sera saisi est celui qui a servi à commettre la seconde infraction. Il n'est pas requis que le même véhicule ait été utilisé dans les deux cas.

Le point 12 de l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est donc complété par un alinéa nouveau, à insérer après le troisième alinéa de ce même point, avec comme objectif de rendre la confiscation ou l'amende obligatoire en cas de récidive pour la conduite sans permis de conduire valable ou la tolérance comme propriétaire d'une telle conduite.

En outre, jusqu'à ce jour, la Police grand-ducale a le droit de procéder d'office au retrait immédiat du permis de conduire pour une durée de 8 jours en cas de constatation des infractions suivantes :

- la conduite en état d'ivresse (article 12, paragraphe 2, point 1) ;
- en cas de signes manifestes d'ivresse (article 12, paragraphe 4*bis*, point 1) ;
- le refus de se soumettre à un examen destiné à déceler la présence et à déterminer le taux d'alcool, de drogues ou de substances médicamenteuses (article 12, paragraphe 6, point 1);
- l'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 maximum.

Le retrait immédiat n'est actuellement prévu qu'en cas de conduite en état d'ivresse (en cas de détermination du taux, en cas de signes manifestes et en cas de refus de se soumettre à un test) ainsi qu'en cas d'excès de vitesse. Cependant, le retrait immédiat n'est pas prévu en cas de conduite sous l'influence de drogues, ni en cas de conduite sous l'influence de substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, sauf si la personne concernée refuse de se soumettre à un examen destiné à déceler la présence et à déterminer le taux de drogues ou de médicaments.

Afin de traiter sur un pied d'égalité les personnes qui conduisent en état d'ivresse et celles qui conduisent sous l'influence de drogues, de médicaments ou de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique, il est suggéré de procéder également au retrait immédiat dans ces trois derniers cas.

Comme le taux desdites substances, que ce soit des drogues, des médicaments ou de toutes autres substances à caractère toxique soporifique ou psychotrope, ne peut pas être déterminé sur place par

les policiers, il est proposé de prévoir le retrait immédiat dans ce cas uniquement si le conducteur présente des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs de ces substances.

Avec la modification visée, le retrait immédiat est, dès lors, possible dans les six cas suivants :

- conduite en état d'ivresse (paragraphe 2, point 1)
- en cas de signes manifestes d'ivresse (paragraphe 4*bis*, point 1)
- en cas de signes manifestes de drogues (paragraphe 4*bis*, point 3)
- en cas de signes manifestes de toute autre substance à caractère toxique, soporifique ou psychotrope entravant les aptitudes et capacités du conducteur de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique (paragraphe 4*bis*, point 3)
- le refus de se soumettre à un examen destiné à déceler la présence et à déterminer le taux d'alcool, de drogues ou de substances médicamenteuses (paragraphe 6, point 1);
- l'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 maximum.

De surplus, à l'heure actuelle, l'article 13 paragraphe 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sur le retrait immédiat ne fait pas de différence si le contrevenant a conduit un véhicule nécessitant un permis de conduire ou non.

En fonction de l'interprétation, cela risque de créer une situation d'inégalité entre les conducteurs de véhicules ne nécessitant pas de permis de conduire tel que les cycles ou les trottinettes électriques titulaires d'un permis de conduire automobile (qui peuvent donc faire l'objet d'un retrait immédiat) et ceux qui ne disposent pas de ce permis (et ne peuvent donc pas être sanctionnés de la même façon).

Afin de parer cette inégalité, il est proposé de modifier l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, paragraphe 13 en ce sens que le retrait immédiat ne s'applique que si l'infraction a été commise moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est exigé.

Il en résulte que les conducteurs des véhicules assimilés aux cycles ne peuvent pas faire l'objet d'un retrait de leur permis de conduire, puisque l'infraction n'a pas été commise avec un véhicule nécessitant un permis de conduire.

Ad article 13

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

Ad article 14

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

À l'alinéa 2 est insérée la mention du titulaire du certificat d'immatriculation avec les mentions du propriétaire ou du détenteur du véhicule routier, qui devient redevable du montant de l'avertissement taxé lorsque l'auteur de l'infraction à la réglementation sur l'arrêt, le stationnement et le parage n'a pas pu être identifié, alors que le véhicule routier faisant l'objet de l'infraction a pu être identifié.

Ad article 15

Cet article modifie l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée. À l'alinéa 2 est insérée la mention du titulaire du certificat d'immatriculation avec les mentions du conducteur, du propriétaire ou du détenteur du véhicule routier. Ainsi le titulaire du certificat d'immatriculation devient solidairement redevable du paiement des frais de retenue du véhicule routier, en cas de non-paiement de l'avertissement taxé à l'encontre d'une personne non-résidente au Luxembourg.

Ad article 16

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

Au point 1, lettre a) sous-point 1., il est proposé de remplacer le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, point 3 de cet article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le conducteur, le propriétaire ou le détenteur du véhicule routier. Ainsi, un véhicule routier peut être légitimement immobilisé par les membres de la Police grand-ducale si le titulaire du certificat d'immatriculation afférant à ce véhicule n'a pas déplacé ledit véhicule sur première réquisition.

Dans le même point 1, lettre a) sous-point 2 du projet de loi en objet, il est procédé à une modification au point 4 de l'alinéa 1 de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 afin d'englober les conducteurs qui ont effectué une modification technique du véhicule ayant une conséquence nuisible sur l'environnement. En effet, un nombre croissant d'utilisateurs modifient l'échappement de leur véhicule. Cependant, ces modifications ne rendent pas forcément la circulation plus dangereuse et par conséquent, une immobilisation est du point de vue juridique moins évidente. La modification telle qu'elle est proposée aurait le mérite d'être plus claire et consisterait une aide précieuse afin de combattre entre autres le fléau des nuisances sonores provoquées par des échappements non-réglementaires. Avec cette ajoute, le texte serait également plus en ligne avec l'article 4*bis* paragraphe (4) point 1 de la loi (immobilisation d'un véhicule lors d'un passage au contrôle technique).

Par ailleurs, cette modification vise à appliquer la sanction d'une surcharge d'un véhicule qui n'a pas respecté la masse limite inscrite sur l'autorisation de transport exceptionnel ou de circuler. Dans ce cas spécifique, la tolérance de 10 % ne sera pas appliquée, c'est pourquoi ce scénario est inséré en alternative d'un dépassement de masse sans autorisation. Selon la catégorie de l'autorisation délivrée, la possibilité de dépassement peut être conséquente. Si l'on devait appliquer la tolérance de 10%, les sanctions ne seraient pas dissuasives dans la majorité des cas. Or, un usager de la route qui effectue un transports en dépassant la charge autorisée, alors qu'elle a déjà été aménagée en faisant la balance entre son intérêt économique, et le respect de la sécurité routière et de l'environnement, prétend maximiser la rentabilité du transport. Il convient donc de déterminer l'infraction et d'appliquer les sanctions afférentes sans appliquer cette tolérance, afin que l'irrespect de l'autorisation de circuler soit suffisamment dissuasive.

La lettre b) du même point propose d'effectuer les modifications susmentionnées dans l'alinéa 2, point 2) du même paragraphe 1^{er} de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Au point 2, le paragraphe 5 alinéa 4 de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire ou le détenteur du véhicule routier. Ainsi le titulaire du certificat d'immatriculation se voit attribuer les recours prévus à l'article 14 de la même lors de la saisie du véhicule routier.

Au point 3, le paragraphe 6 alinéa 1^{er} de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire ou le détenteur du véhicule routier. Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation est également visé dans les dispositions concernant le non retrait du véhicule de la fourrière et l'information à délivrer avant que le véhicule ne soit considéré comme délaissé.

Au point 4, le paragraphe 7 alinéa 1^{er} de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire ou le détenteur du véhicule routier. Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation est également visé dans la définition du statut du véhicule délaissé.

Au point 5, le paragraphe 8 alinéa 4 de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacé par un libellé qui réserve le bénéfice du produit excédent de la vente d'un véhicule délaissé uniquement au vendeur et à ses ayant droits.

Ad article 17

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

En effet, lors de la dernière modification législative de la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée intervenue le 5 août 2020, une erreur de secrétariat s'est produite au paragraphe 4 de l'article 2.

Afin de corriger cette lacune, il est proposé d'intégrer les termes « pour cent » à la suite du nombre « 30 » audit paragraphe 4 de l'article 2.

Ad article 18

Il est profité de redresser un oubli intervenu lors de la transposition de la directive 2018/645 du Parlement européen et du Conseil du 18 avril 2018 modifiant la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire. En effet, la référence reprise dans la directive 2003/59/CE, à savoir la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre États membres des Communautés européennes a été abrogée par la directive 2018/645. Lors de la transposition de ladite directive en droit luxembourgeois, il a été omis de mettre à jour la référence actuelle, à savoir la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2008 établissant le cadre européen des certifications pour l'éducation et la formation tout au long de la vie dans la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée. Par le présent projet, il

est donc profité de mettre à jour la référence et de remplacer l'ancienne par la nouvelle à l'alinéa 4 du point 3. de l'article 3 de la loi modifiée du 5 juin 2009 précitée.

Ad article 19

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

Ad article 20

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

Le point 1 remplace le paragraphe 1, point 2 de cet article par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation. Ainsi, le titulaire du certificat d'immatriculation est englobé dans les dispositions régissant le système de contrôle et de sanction automatisé et peut être directement identifié et poursuivi, au même titre et en lieu et place que le propriétaire ou le détenteur du véhicule routier.

Le point 2 effectue une mise à jour au paragraphe 2 du même article en ce qui concerne la référence à la loi du 1^{er} août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

Ad article 21

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

Au point 1, lettre a), le nouveau libellé de l'alinéa 1 englobe à la fois le titulaire du certificat d'immatriculation et le détenteur du véhicule avec le propriétaire du véhicule pour envisager le débiteur de l'amende pénale émise à l'occasion de la commission d'une infraction routière, permettant d'émettre directement le montant de la dette à régler à l'encontre de l'auteur de l'infraction.

Au même point, lettre b), le nouveau libellé de l'alinéa 3 englobe alternativement le titulaire, le détenteur ou le propriétaire inscrit sur le certificat d'immatriculation lorsque cette personne est une personne morale.

Ad article 22

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

Le nouveau libellé englobe alternativement le titulaire, le détenteur ou le propriétaire inscrit sur le certificat d'immatriculation lorsque cette personne est une personne morale, pour assurer la validité de la notification de l'avertissement taxé, simplifiant et rendant le système de notification plus efficace lorsque le destinataire correspond à la personne du titulaire du certificat d'immatriculation.

Ad article 23

Lors des travaux d'adaptation de la législation nationale à la lumière de la GDPR, l'article 10 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée avait été modifié par la loi du 1^{er} août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

S'agissant d'un règlement européen directement applicable, il avait été jugé suffisant à l'époque que la législation nationale en matière de protection des données soit conforme à ce règlement. À la lumière de cette approche, la loi sur les radars avait été modifiée en conséquence. Cependant, bien que l'article traite les dispositions relatives à la protection des données dans le cadre du système des radars automatiques, par précaution et de lever tout doute juridique, la référence au règlement grand-ducal du 7 août 2015 autorisant la création d'un fichier et le traitement de données à caractère personnel dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés est réintroduite *expressis verbis* dans les dispositions la loi sur les radars automatiques.

Ad article 24

Faisant suite à un arrêt rendu par la Cour d'appel le 22 février 2021 à propos d'une personne qui a volontairement placé son véhicule devant un radar-vitesse mobile de façon à entraver son bon fonctionnement, il s'est avéré que ce comportement n'est sanctionné ni au titre de l'article 8bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, ni sur base d'aucune autre disposition légale.

Le Parquet général considère que ce genre de comportement est répréhensible et doit être incriminé par la loi puisqu'il entrave la constatation et la répression d'infractions pénales en rapport avec la sécurité routière et qu'il s'agit d'éviter que de tels faits ne se reproduisent.

Il est suggéré d'incriminer à la même occasion spécialement la destruction et l'endommagement de ces appareils. En effet, quoique l'on puisse considérer que l'endommagement et la destruction soient déjà couverts par l'article 526 du Code pénal qui incrimine la destruction et la dégradation « des monuments, statues et autres objets destinés à l'utilité ou à la décoration publique et élevés par l'autorité compétente ou avec son autorisation », il paraît judicieux, afin d'assurer une plus grande lisibilité de la loi pénale, d'incriminer dans une même disposition légale à la fois la destruction, la dégradation et l'entrave au fonctionnement des appareils automatisés.

A cet effet, il est proposé de compléter l'article 12 de la loi modifiée du 25 juillet 2015 précitée qui traite des sanctions pénales d'un alinéa 3 avec la teneur suivante :

« Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à

5.000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, 2° du Code pénal. ».

Le quantum proposé de la peine d'emprisonnement et de l'amende est le même que celui de l'article 8bis de la loi modifiée du 14 février 1955 et de l'article 526 du Code pénal.

En ce qui concerne la confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction (p.ex. batte de baseball, bidon d'essence, bombe à peinture, autocollant ou même un véhicule), le régime du droit commun de la confiscation de l'article 31 du Code pénal est appliqué. Donc, même lorsque l'objet en cause est un véhicule, le régime de la saisie et de la confiscation n'est pas celui de l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Ad article 25

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

La lettre l) de cet article est remplacée par un libellé qui inclut le propriétaire du véhicule aux côtés du détenteur du véhicule, réparant une omission. Ce libellé ne nécessite pas d'englober le titulaire du certificat d'immatriculation, car il s'applique à un type de véhicules qui ne dispose pas de plaque d'immatriculation.

Il a été noté que d'autres définitions de cette liste, comme par exemple la lettre f), font un renvoi à la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances ainsi qu'à des directives qui ont été entretemps abrogées. Cependant, la directive 2009/103/CE du Parlement Européen et du Conseil du 16 septembre 2009 concernant l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs et le contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité sera bientôt abrogée et remplacée. De plus, en raison de la réforme en cours de finalisation sur l'assurance de responsabilité civile automobile, des modifications importantes vont affecter le texte de la loi du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances. Pour cette raison, ces renvois ne sont pas mis à jour, étant prévu que cela pourrait se faire au cours d'implémentation de la prochaine réforme européenne, dans un délai relativement proche.

Par ailleurs, il convient de noter que les définitions répertoriées à l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, dont notamment le détenteur, propriétaire, et titulaire du certificat d'immatriculation sont d'application dans le domaine de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée. Même si un renvoi aux points 4.3 de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité n'est pas effectué dans le texte de l'article 1^{er} commenté, afin de ne pas toucher à la structure du texte, les termes de détenteur et de propriétaire sont conservés dans l'ensemble de la loi commentée, tandis que le terme de titulaire du certificat d'immatriculation est inséré dans les passages pertinents du texte de loi commenté.

Ad article 26

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

Il est proposé d'obliger et de sanctionner le titulaire du certificat d'immatriculation, comme défini à l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, au lieu du propriétaire du

véhicule à souscrire à une assurance de responsabilité civile automobile. En effet, la réforme vise à responsabiliser le titulaire du certificat d'immatriculation, d'une part. D'autre part, c'est la principale personne concernée par la procédure d'immatriculation du véhicule. C'est pourquoi il est envisagé de responsabiliser le titulaire d'immatriculation en ce qui concerne la couverture du véhicule par une responsabilité civile automobile. Le propriétaire du véhicule est responsable de cette obligation de manière subsidiaire, lorsqu'il s'agit d'assurer un véhicule non immatriculé.

Ad article 27

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

Le nouveau libellé inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire et le détenteur du véhicule assuré. Ainsi, il est spécifié que l'entreprise d'assurance autorisée du titulaire du certificat d'immatriculation doit indemniser toute victime si sa responsabilité civile se trouve engagée.

Ad article 28

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

Au point 1, le paragraphe 1^{er} de l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée est remplacé par un libellé qui inclut le titulaire du certificat d'immatriculation avec le propriétaire et le détenteur du véhicule assuré. Ainsi, le mécanisme de subrogation de l'entreprise d'assurance et du Bureau dans les droits du créancier contre le responsable du préjudice est étendu au titulaire du certificat d'immatriculation, si la garde du véhicule au moment de l'accident lui avait été frauduleusement soustraite.

Au point 2, l'ancien terme « carte d'immatriculation » est remplacé par le terme actuel « certificat d'immatriculation » au paragraphe 4 de l'article 7 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Ad article 29

Cette modification de l'article 12, paragraphe 1^{er} de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée redéfinit les conditions de l'opposabilité de la fin de couverture d'assurance. Elle se base à présent sur la communication de l'information de fin de couverture, sans autre information accessoire tel que le motif de fin de couverture, de l'entreprise d'assurance titulaire du contrat prenant fin à la SNCA. Cette information est enregistrée dans une base de données dédiée à répertorier l'existence d'une responsabilité civile automobile (RCA) pour les véhicules en circulation au Grand-Duché du Luxembourg. En effet, l'information contenue dans la base est considérée comme étant la plus fiable, et constituera la source de vérification de la Police grand ducale lors de ses contrôles. C'est pourquoi il s'agit d'une information primordiale pour définir l'opposabilité de la fin de couverture d'assurance.

Ad article 30

Cet article remplace l'article 13, paragraphe 2 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée.

Le nouveau libellé inclut les personnes du titulaire du certificat d'immatriculation et du détenteur en tant que personne assurée aux noms desquelles l'entreprise d'assurances titulaire du contrat est débitrice de la victime. Ce libellé remplace également l'ancien terme de carte d'immatriculation par le terme actuel de certificat d'immatriculation, et le rattache directement à la personne du titulaire du certificat d'immatriculation.

Ad article 31

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

Le point 1 modifie le premier alinéa du point 2 dans un objectif de mettre à jour la référence à la loi sur le secteur des assurances.

Le point 2 modifie l'alinéa final avec un nouveau libellé qui englobe la personne du titulaire du certificat d'immatriculation comme auteur d'un accident dont l'identité et l'adresse doivent être communiquée par le Fonds de Garantie Automobile à la personne impliquée dans un accident, à des fins d'indemnisation. Il est également précisé la provenance des informations communiquées, la SNCA étant le fournisseur des informations susmentionnées. Les données proviennent du fichier national des véhicules routiers et de leurs détenteurs, (ou autrement dénommée « TR. VIM ») qui est la base de données principale gérée par la SNCA pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions. En effet, la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers (sous l'appellation technique « TR. RCA ») constitue un fichier séparé et relié à la base TR.VIM par l'identification du véhicule pertinent.

Ad article 32

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

La modification vise à mettre à jour la référence à la loi sur le secteur des assurances, le texte cité dans l'ancienne référence ayant été abrogé par la loi citée dans la référence actuelle. L'article 49 paragraphe 1^{er} lettre h) de la loi actuelle sur le secteur de l'assurance encadre effectivement les modalités représentation des entreprises d'assurance afin de poursuivre le règlement des sinistres.

Ad article 33

Cet article modifie l'article 27 de la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée en vue de mettre à jour la référence à la loi sur le secteur des assurances, mise à jour d'autant plus nécessaire que le texte de la

loi actuelle du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances prévoit un éventail de sanctions élargi par rapport au texte de la loi abrogée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances.

Ad article 34

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

Le nouveau libellé englobe la personne du titulaire du certificat d'immatriculation, dorénavant qualifiable comme auteur de l'infraction de circuler sans avoir fait assurer le véhicule routier par la responsabilité civile obligatoire.

Ad article 35

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

L'ancien terme « la carte d'immatriculation » est remplacé par le terme actuel « certificat d'immatriculation ». Par ailleurs il est ajouté que dorénavant l'entreprise titulaire du contrat de responsabilité civile automobile du véhicule met directement à disposition de la SNCA l'attestation d'assurance dans sa version électronique, afin de permettre à la SNCA de dûment procéder à l'immatriculation du véhicule.

Ad article 36

Cet article insère un nouvel article 31*bis* dans la loi modifiée du 16 avril 2003 précitée dans un objectif de détailler les opérations de traitement des données effectuées à l'occasion de la procédure d'immatriculation du véhicule routier par l'entreprise d'assurance autorisée titulaire du contrat d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire. La finalité de cette opération est l'immatriculation du véhicule routier assuré. Cette base de données est centralisée, dans la logique des exigences européennes, et en vue de satisfaire à une réforme à venir selon laquelle les Etats membres communiqueront l'information relative à l'existence d'une assurance de responsabilité civile pour un véhicule automoteur aux services de Police des Etats membres lors d'un contrôle du véhicule sur le territoire de l'un de ses Etats membres.

Le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules précise le champ maximal des données à saisir. En effet, pour une première immatriculation d'un véhicule à Luxembourg, les données techniques de ce véhicule, qui ne sont pas à considérer comme des données personnelles (excepté le numéro d'identification du véhicule et le numéro d'immatriculation, une fois l'immatriculation achevée) doivent être saisies car elles n'existent pas dans la base de données des véhicules routiers. Cependant si le véhicule routier a déjà été immatriculé au Luxembourg il n'y a pas lieu de procéder à la saisine des données techniques du véhicule à assurer.

L'alinéa 2 de cet article permet à la SNCA, qui conserve l'information de l'existence et de la validité du contrat d'assurance, de mettre à disposition cette information aux compagnies d'assurances aux fins

de vérification de l'état du contrat d'assurance. La SNCA ne communique pas d'autre information à l'occasion de ces consultations.

En d'autres termes, l'accès des entreprises d'assurances est prévu afin de vérifier la concordance de l'information contractuelle et de l'information contenue dans la base de données. En effet, le principal avantage de ce système électronique centralisé est d'obtenir une information fiable et à jour, en sus de l'aspect de simplification et de rapidité, ce qui permettra de conduire des contrôles véritablement probants. En effet, s'agissant d'une attestation papier, il est aisé de tromper les agents de contrôle en présentant un document falsifié ou expiré, par exemple. En conséquence, le chiffre réel des véhicules circulant au Grand-Duché du Luxembourg sans être couvert par une responsabilité civile obligatoire est inconnu car ce phénomène n'est pas concrètement contrôlable et quantifiable.

Or, la conduite sans assurance est un délit prévu par l'article 28 de la loi modifiée relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, entraînant une amende comprise entre 500 et 10.000 euros, éventuellement une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans en sus des peines complémentaires telles qu'une interdiction de conduire, selon l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 et/ou la confiscation du véhicule, selon l'article 14 de la loi modifiée du 14 février 1955. Or, actuellement, les agents de la Police grand-ducale ne sont pas en mesure de vérifier l'assurance via un fichier comme c'est le cas pour maintes autres informations.

En effet, à l'heure actuelle lorsque la Police grand-ducale effectue un contrôle relatif à l'assurance de responsabilité civile du véhicule, il est nécessaire de contacter par téléphone une compagnie d'assurance, ce qui est uniquement possible pendant les heures de bureau. Si le chauffeur n'est pas en mesure de montrer une attestation valable en dehors des heures de bureau, les membres de la Police sont en droit d'immobiliser le véhicule. La consultation d'un fichier consisterait une aide précieuse afin de combattre le fait de la non-assurance et de ne pas immobiliser un véhicule uniquement parce-que le chauffeur n'est pas en mesure de montrer l'attestation à cause d'un simple oubli, ce qui peut être perçu comme une mesure disproportionnée et trop coûteuse eu égard aux moyens et possibilités alternatives à la portée de l'administration.

Dans ce cadre, une vérification sur la base de données gérée par la SNCA relativement à la couverture d'assurance des véhicules routiers constitue une alternative mesurée et pratique tant du point de vue du conducteur qui voit les contrôles simplifiés que du point de vue des services de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et des accises, en position de mieux faire appliquer et sanctionner l'obligation légale de circuler uniquement sous couverture d'une assurance de responsabilité civile automobile. Par ailleurs un renvoi effectué à l'article 48 de la loi sur la Police grand-ducale permet de d'encadrer et retracer les consultations qui seront conduites sur la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers (ci après « TR.RCA »). Ainsi les consultations de la Police sont encadrées et dotées de garanties contre tout abus. Dans les mêmes conditions, les agents de l'Administration des douanes et des accises peuvent consulter cette information lorsqu'un contrôle routier est conduit sur un véhicule dont la masse maximale est supérieur à 3.500 kg, dans le même objectif d'une exécution de la loi optimale.

Il convient d'insister sur le fait que pour chacune des entités ayant la possibilité de consulter la base TR.RCA, la seule information que la SNCA communique est la réponse à la question de savoir si une assurance RC automobile existe ou non pour le véhicule en question.

En ce qui concerne la conservation de l'information, lorsqu'elle est traitée par la Police grand-ducale, elle est conservée uniquement en cas de constatation d'une infraction, donc si l'information communiquée est négative (non existence d'une assurance RC automobile pour le véhicule questionné). L'information est conservée dans les conditions nécessaires à la procédure contentieuse, le cas échéant.

En ce qui concerne les entreprises d'assurances intéressées, il existe une durée maximale de conservation des données leur permettant de remplir leurs obligations d'information au Fonds de Garantie Automobile. Cette obligation concerne les véhicules accidentés à l'étranger et ne s'applique pas à tous les véhicules assurés, mais est cruciale pour assurer l'indemnisation de la victime. Cette durée maximale de sept années est déterminée ainsi afin de faciliter la mission du Fonds. Cependant, les compagnies d'assurances peuvent conserver cette donnée moins longtemps, si aucun élément dans l'historique contractuel n'implique de nécessité de garder cette information. Il convient donc de mentionner que le recours à une base de données centralisée permet le mieux d'appliquer cette règle, indépendamment de l'état des activités des différentes entreprises d'assurances. En ce qui concerne le l'ampleur du traitement des données effectué pour la mise en place de cette base de données, il convient également de rappeler que l'entreprise d'assurance a beaucoup plus d'informations sur le contexte de début et de fin de couverture d'assurance, conserver cette information sur le long terme paraît donc relativement secondaire pour l'entreprise d'assurances concernée. Dans le cadre de leurs missions respectives visant à l'accomplissement de leurs obligations légales, le Fonds de Garantie Automobile et le Bureau ont également un accès à l'information relative à l'existence d'une couverture d'assurance de responsabilité civile automobile.

Ad article 37

Cet article modifie l'article 5 de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, afin d'intégrer la notion du titulaire du certificat d'immatriculation, permettant aux personnes qui correspondent à cette catégorie, lorsqu'elles se rendent auteur d'une infraction routière sur le territoire de Grand-Duché de Luxembourg, de faire l'objet d'une information par la Police grand-ducale. S'agissant d'un échange d'information, et du fait que le propriétaire du véhicule ne sera plus nécessairement identifié, il est préférable que cet article de loi indique avec exactitude la qualité de la personne dont l'identité est communiquée.

Ad article 38

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

Ad article 39

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

Version coordonnée

du projet de la loi modifiée du 14 février 1955

concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1^{er}.

Un règlement d'administration publique prescrira les mesures de police auxquelles sera soumise la circulation sur les voies publiques et sur les voies ouvertes au public.

Il établira notamment:

les dispositions concernant l'identification, l'immatriculation, le contrôle et l'aménagement des véhicules y compris celui de leurs chargements;

les règles concernant le transport des personnes, les permis de conduire et les conditions à remplir par les conducteurs et les instructeurs;

les prescriptions relatives aux voies publiques et à la signalisation routière

Un règlement d'administration publique énumérera les voies et places non ouvertes au public, mais accessibles à un certain nombre d'usagers, auxquelles les dispositions de la présente loi ainsi que ses mesures d'exécution seront applicables. Ce règlement fixera les conditions sous lesquelles le directeur de l'administration des Ponts et Chaussées pourra interdire ou restreindre la circulation sur ces voies et places et y assurer la signalisation routière avec effet obligatoire pour les usagers.

Un règlement grand-ducal détermine la classification des véhicules pouvant être admis à la circulation au Luxembourg.

Art. 2.

Paragraphe 1^{er}

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

- 1) présente des signes manifestes d'alcoolisme ou d'autres intoxications;
- 2) n'offre pas, compte tenu des faits d'inhabileté ou de maladresse suffisamment concluants constatés à sa charge, les garanties nécessaires à la sécurité routière;
- 3) est dépourvu du sens des responsabilités requis, dans l'intérêt de la sécurité routière, pour la conduite d'un véhicule;
- 4) souffre d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire;
- 5) refuse d'exécuter la décision du ministre des Transports l'invitant à produire un certificat médical récent ou à faire inscrire sur le permis de conduire la prolongation ou le renouvellement de la période de stage ou la restriction de son droit de conduire;
- 6) ~~a fait une fausse déclaration ou usé de moyens frauduleux pour obtenir un permis de conduire, son renouvellement ou sa transcription.~~

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

Dans les mêmes conditions, le ministre peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après:

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.

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

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

Le ministre peut faire dépendre de la réussite de l'intéressé à un examen de contrôle théorique et pratique ou à un examen de contrôle théorique ou pratique la restitution d'un permis de conduire retiré ou suspendu ainsi que la mainlevée d'un refus de renouveler un permis de conduire. Dans les mêmes conditions ainsi qu'en cas de mainlevée d'une restriction d'emploi ou de validité ou en cas de mainlevée d'un refus de transcription, il peut obliger l'intéressé à accomplir une période probatoire qui n'excédera pas douze mois; les modalités de cette période probatoire sont déterminées par règlement grand-ducal.

Un règlement grand-ducal détermine la procédure à suivre pour l'exécution des mesures qui précèdent.

Il peut être créé un permis de conduire pour les chauffeurs qui exercent à titre principal la profession de conducteur de véhicules automoteurs.

Paragraphe 2

Les permis de conduire militaires sont délivrés, renouvelés et retirés par le commandant de l'Armée ou son délégué.

Paragraphe 3

Les instructeurs civils sont agréés par ministre.

Les instructeurs militaires sont agréés par le commandant de l'Armée ou son délégué.

Paragraphe 4

Le ministre peut confier à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, des tâches administratives relevant de la gestion des permis de conduire. La mise en œuvre de cette gestion peut être déterminée par un règlement grand-ducal. Un règlement grand-ducal arrête en outre les normes applicables aux agents chargés de la réception des examens en vue de l'obtention du permis de conduire ainsi que les critères du système d'assurance-qualité dont la SNCA est tenue de disposer en vue d'assurer et de maintenir la qualité de travail des agents concernés.

Sous réserve des dispositions de l'alinéa 1^{er}, les employés de l'Etat en service qui, au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi, sont chargés de la réception des examens des permis de conduire, peuvent être chargés d'effectuer pour compte de la SNCA des tâches relevant de la réception des examens du permis de conduire. Les agents de la SNCA et ceux mis à sa disposition qui sont chargés de la réception des examens en vue de l'obtention d'un permis de conduire sont agréés par le ministre. Avant d'exercer leurs fonctions, ils prêtent devant le ministre le serment qui suit: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, le ministre est autorisé, dans le cadre de la gestion des permis de conduire, à collecter, utiliser et traiter des données relatives à la santé et des données judiciaires. Cette même autorisation vaut pour la SNCA, agissant comme sous-traitant du ministre dans l'accomplissement de ses missions légales prévues à l'alinéa 1^{er}.

Art. 2bis.

Paragraphe 1^{er}

Tout permis de conduire est initialement affecté de 12 points.

L'affectation du nombre initial de points intervient au moment de la délivrance ou de la transcription du permis de conduire. Cette affectation intervient dans le cas de la reconnaissance d'un permis de conduire en vertu des directives communautaires relatives au permis de conduire, au moment de l'établissement par le titulaire de sa résidence normale au Luxembourg. Pour les personnes qui n'ont pas leur résidence normale au Luxembourg ou qui, arrivant d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, n'ont pas encore fait transcrire leur permis de conduire depuis l'établissement de leur résidence normale au Luxembourg, cette affectation intervient au moment où celles-ci ont fait au Luxembourg l'objet d'une condamnation judiciaire devenue irrévocable ou se sont acquittées dans les 45 jours après un avertissement taxé pour une des infractions énumérées au paragraphe 2. Pour les permis de conduire délivrés antérieurement à l'entrée en vigueur des dispositions du présent article cette affectation intervient au moment de la prise d'effets de ces dispositions.

Paragraphe 2

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

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur, ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	— la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13, — le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points

13)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
14)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
15)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
16)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
17)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
18)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
19)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
20)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
21)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
22)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
23)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
24)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
25)	le défaut pour le conducteur d'un motorcycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un	2 points

	casque de protection homologué	
26)	l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement	2 points
27)	l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un appareil doté d'un écran allumé, qui n'est pas intégré dans le véhicule et qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation	2 points

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

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur, propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
5)	<ul style="list-style-type: none"> – la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 12. de l'article 13, – le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable 	4 points
6)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
7)	le délit de fuite	4 points
8)	<ul style="list-style-type: none"> – la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés, chargé ou non, dont la masse excède de plus de 10% la masse maximale réglementaire ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers – la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicule couplés, chargé ou non, dont la masse excède la masse maximale indiquée dans une autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima du chargement règlementaires, ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers 	4 points

9)	le fait de tolérer, comme chargeur ou transporteur, la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés transportant un conteneur ou une caisse mobile et conduit par un tiers, dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée	4 points
10)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
12)	le fait pour le conducteur de faire usage d'un équipement téléphonique ou de tout autre appareil doté d'un écran allumé en le tenant en main, dès que le véhicule ou le tramway conduit est en mouvement	4 points
13)	le fait pour le conducteur pour lequel un casque homologué est obligatoire d'utiliser un équipement servant à la communication qui, soit n'est pas intégré, soit n'est pas fixé correctement, selon les prescriptions du fabricant, au casque de protection	4 points
14)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
15)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur, titulaire du certificat d'immatriculation ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question au point 4 du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
16)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 9) ci-avant	2 points
17)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points
18)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points

19)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
20)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
21)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
22)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
23)	l'inobservation en dehors des agglomérations d'une distance par rapport au véhicule qui précède, correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes	2 points
24)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
25)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
26)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
27)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
28)	<p>Le transport ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, l'organisation ou la réalisation d'un transport présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> – un chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber – un chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur – une absence de couverture ou d'emballage fermé pour un transport de matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ou de débris d'animaux – un arrimage non réglementaire destiné à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier 	2 points
29)	<p>La conduite d'un véhicule ou le fait de tolérer, comme propriétaire, titulaire ou détenteur du certificat d'immatriculation, la mise en circulation d'un véhicule présentant une ou plusieurs des caractéristiques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> – le dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres 	2 points

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

Pour autant qu'une des infractions mentionnées ci-avant ait été commise sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable, et tout avertissement taxé dont le contrevenant s'est acquitté entraîne une réduction du nombre de points affecté au permis de conduire. Cette réduction intervient de plein droit.

En cas de concours idéal d'infractions, seule la réduction de points la plus élevée est appliquée. En cas de concours réel, la réduction de points se cumule dans la limite de 6 points, lorsqu'il s'agit exclusivement de contraventions, et dans la limite de 8 points, lorsqu'il y a au moins un délit parmi les infractions retenues.

La réduction de points suite à une décision judiciaire a lieu au moment où cette décision devient irrévocable.

La réduction de points suite à un avertissement taxé a lieu au moment du paiement de la taxe. Avant de décerner un avertissement taxé en relation avec une contravention donnant lieu à une réduction de points, le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises avise le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de cet avertissement taxé. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Lorsque la réalité d'une infraction entraînant une perte de points est établie dans les conditions qui précèdent, le ministre fait procéder à une réduction conséquente du nombre de points dont le permis de conduire de l'auteur de l'infraction se trouve en ce moment affecté.

Toute réduction de points donne lieu à une information écrite de l'intéressé sur la ou les infractions à l'origine de la réduction de points ainsi que sur le nombre de points dont le permis de conduire concerné reste affecté. Les modalités de cette information sont arrêtées par règlement grand-ducal.

Paragraphe 3

La perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire entraîne pour son titulaire la suspension du droit de conduire. Des points négatifs ne sont pas mis en compte.

Cette suspension est constatée par un arrêté pris par le ministre; les modalités en sont déterminées par règlement grand-ducal.

La suspension du droit de conduire est de 12 mois. Dans le cas d'une nouvelle perte de l'ensemble des points d'un permis de conduire intervenant endéans un délai de 3 ans à partir de la date à laquelle une suspension antérieure du droit de conduire a pris fin, la durée de la suspension est portée à 24 mois. Au cours de la suspension du droit de conduire le titulaire du permis de conduire concerné doit se soumettre à la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article 4sexies.

La restitution du droit de conduire, à l'échéance des durées de suspension prévues à l'alinéa qui précède s'effectue sans préjudice du droit du ministre de prendre à l'encontre du titulaire du permis une des mesures prévues au paragraphe 1^{er} de l'article 2.

Lors de la restitution du droit de conduire le permis de conduire est à nouveau affecté de 12 points.

Pendant la durée d'application d'une suspension du droit de conduire les mesures prévues au paragraphe 1^{er} de l'article 2 restent sans effet.

La suspension du droit de conduire est provisoirement levée pour permettre aux intéressés de se rendre par le trajet le plus direct au lieu où est organisée la partie pratique de la formation dont question au premier alinéa de l'article 4sexies, d'y participer et de rentrer.

Paragraphe 4

Le titulaire d'un permis de conduire qui justifie avoir participé à un cours répondant aux conditions de la formation complémentaire prévue au premier alinéa de l'article 4sexies, a droit à la reconstitution de 3 points sans que le nouveau total puisse cependant excéder 12 points, et sans que cette reconstitution puisse intervenir plus d'une fois dans un délai de 3 ans. La durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, la durée d'application d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1^{er} de l'article 2 ou d'une suspension du droit de conduire ne comptent pas pour le calcul de la durée de ce délai. L'intéressé est informé par écrit de cette reconstitution de points.

L'option du premier alinéa du présent paragraphe n'est plus donnée dès le moment où, sous l'effet de condamnations judiciaires devenues irrévocables ou d'avertissements taxés dont l'intéressé s'est acquitté, le nombre de points affecté au permis de conduire est réduit à zéro. Elle n'est pas non plus donnée dans un délai de 24 mois qui suit le terme d'une suspension du droit de conduire.

Paragraphe 5

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

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

La durée d'application d'une suspension du droit de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 3, la durée d'exécution d'une interdiction de conduire judiciaire sans exceptions, non assortie du sursis, et la durée d'application d'un retrait administratif du permis de conduire qui intervient dans les conditions du paragraphe 1^{er} de l'article 2 ne comptent pas pour le calcul du délai du présent paragraphe.»

Paragraphe 6

(Dispositions transitoires concernant le permis à point maintenant caduques) (Loi du 22 mai 2015)

Art. 3.

Le ministre peut délivrer des autorisations et en arrêter les conditions dans les domaines suivants:

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers et de leur chargement;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;
4. le maintien en circulation d'autobus et d'autocars sans l'obligation de respecter, dans des cas déterminés, certaines dispositions des règlements grand-ducaux pris en exécution de la présente loi;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'Etat de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;
6. l'usage de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;
9. ~~l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg.~~
l'immatriculation, dans des cas exceptionnels déterminés par règlement grand-ducal, de véhicules au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ;
10. l'immatriculation, à titre exceptionnel, de véhicules historiques ou de véhicules précédemment immatriculés pour lesquels l'un ou l'autre document nécessaire à l'immatriculation fait défaut ;
11. l'équipement de certains véhicules avec des feux de travail ou des feux de marche arrière supplémentaires.

Art. 4.

~~(1) Les types de véhicules à moteur et les types de remorques qui sont destinées à y être attelées doivent, en vue de l'immatriculation au Luxembourg des véhicules routiers qui y correspondent, répondre aux exigences des directives de l'Union européenne en matière de réception automobile et faire l'objet d'une réception conforme aux exigences de ces directives, dénommée réception par type européenne ou homologation européenne, et donnant lieu à l'établissement par le constructeur d'un certificat de conformité européen pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Ces directives sont reprises dans le droit national par des règlements grand-ducaux, lesquels peuvent disposer que ces directives ne seront pas publiées et que leur publication au Journal Officiel de l'Union européenne en tient lieu. La référence de cette publication est indiquée au Mémorial.~~

~~A défaut de réception par type européenne, ces types de véhicules doivent faire l'objet d'une réception par type nationale, qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné et présenté à l'immatriculation au Luxembourg, à moins que le véhicule routier à immatriculer fasse l'objet d'une réception nationale individuelle dont question au paragraphe 3.~~

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

À défaut de réception européenne par type ou individuelle, ces véhicules doivent faire l'objet d'une réception nationale individuelle qui donne lieu à une fiche de réception nationale individuelle établie par l'autorité nationale compétente en la matière, ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries qui donne lieu à l'établissement par le constructeur ou son mandataire officiel d'un certificat de conformité national pour chaque véhicule routier correspondant au type réceptionné. Un règlement grand-ducal détermine les modalités quant à l'établissement d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

(2) Tout véhicule à moteur ainsi que toute remorque qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique ayant sa résidence normale au Luxembourg ou qui appartient à ou est détenu par une personne morale qui a son siège social au Luxembourg ne peut y être mis en circulation sur la voie publique qu'à condition d'y être immatriculé. Les véhicules routiers qui appartiennent ou qui sont détenus par une personne physique n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale n'y ayant pas son siège social ne peuvent être immatriculés que dans les limites déterminées par règlement grand-ducal.

~~En cas de changement remise en circulation au Luxembourg d'un véhicule qui y a été immatriculé et qui a changé de propriétaire, ce véhicule doit faire l'objet d'une transcription.~~

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

titulaire du certificat d'immatriculation pour un véhicule en circulation au Luxembourg fait l'objet d'une nouvelle immatriculation de ce véhicule.

Les conditions sous lesquelles les véhicules routiers sont soumis à l'immatriculation sont arrêtées par un règlement grand-ducal qui détermine aussi les modalités de cette immatriculation ainsi que les critères de délivrance du certificat d'immatriculation requis en vue de la mise en circulation de ces véhicules sur la voie publique. Il peut en outre prévoir les conditions suivant lesquelles le ministre peut exempter certaines catégories de véhicules de l'immatriculation, les circonstances particulières dans lesquelles le ministre peut autoriser le report temporaire de l'immatriculation définitive d'un véhicule routier au Luxembourg, ainsi que les conditions dans lesquelles le ministre peut autoriser la mise en circulation d'un véhicule routier sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

Les certificats d'immatriculation ainsi que les autorisations aux fins de l'apposition sur des véhicules routiers de signes distinctifs particuliers ou de plaques spéciales sont délivrés par le ministre. Ces documents sont remplacés pour les véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif par une fiche caractéristique dont un règlement grand-ducal détermine les inscriptions, et qui est délivrée par le Chef de l'Etat-major.

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

- ~~1.— par le propriétaire détenteur du véhicule ainsi que par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été attribué au véhicule en vue de son immatriculation:~~
 - ~~a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique;~~
 - ~~b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4bis;~~
 - ~~c) sur le trajet direct du véhicule vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection;~~
- ~~2.— par un garage ou un atelier de réparation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à ce garage ou cet atelier:~~
 - ~~a) à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal;~~
 - ~~b) dans un rayon de dix kilomètres autour du garage ou de l'atelier de réparation;~~
 - ~~c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin.~~

~~À condition d'être couvert par une assurance répondant aux prescriptions de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules~~

automoteurs, un véhicule routier soumis à l'immatriculation peut être mis en circulation sur la voie publique sans être immatriculé:

1. par le propriétaire, futur détenteur ou futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule ainsi que par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert de plaques rouges ou sous le couvert de plaques d'immatriculation arborant le numéro qui a été réservé ou alloué au futur titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule en vue de son immatriculation:
 - a) sur le trajet direct entre le point de vente ou l'entrepôt du véhicule et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique ainsi que, en cas d'importation d'un véhicule de l'étranger, entre le point de passage de la frontière et l'Administration des douanes et accises et le lieu où sera effectué l'immatriculation, le contrôle de conformité ou le contrôle technique;
 - b) sur le trajet direct entre le lieu où a été effectué un contrôle de conformité dans les conditions des paragraphes 3 et 4 et le lieu où sera effectué le contrôle technique requis sur instruction de la SNCA en vertu des dispositions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4bis;
 - c) sur le trajet direct du véhicule vers un garage ou un atelier de réparation pour y subir une réparation, une modification ou transformation technique ou une inspection;
2. par une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers soumis à l'immatriculation, sous le couvert des plaques rouges dont le numéro a été attribué à cette personne physique ou morale:
 - a) à l'occasion de la présentation du véhicule à un client, dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou de l'entrepôt du véhicule, sous réserve du respect des conditions d'utilisation prévues à ces fins par un règlement grand-ducal;
 - b) dans un rayon de dix kilomètres autour du point de vente ou du point de réparation du véhicule;
 - c) dans le cadre d'un dépannage, si le véhicule est conçu et équipé à cette fin.

~~(3) En vue de leur immatriculation, la conformité des véhicules routiers par rapport au type réceptionné est contrôlée sur base des documents prescrits à cet effet. Lorsque ces documents sont incomplets ou lorsqu'ils comportent des incohérences ou des non-conformités les véhicules routiers sont soumis à un contrôle destiné à vérifier leur conformité par rapport aux exigences.~~

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

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

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

Un règlement grand-ducal détermine les modalités des vérifications et contrôles visés ci-avant.

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

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

~~Si les conditions sous 2 du paragraphe 3 de l'article 4bis sont réunies, le véhicule doit en outre être soumis à un contrôle technique, tel que prévu audit article 4bis.~~ Lorsque les modifications et les transformations dont question à l'alinéa 1^{er} sont de nature à modifier la structure ou la conception technique d'un véhicule, en vue notamment d'en rendre possible un usage spécifique, cette modification ou transformation doit être réalisée selon les règles de l'art par un atelier technique légalement établi qui doit certifier l'exécution conforme de la modification ou transformation par une attestation de modification ou de transformation.

Un règlement grand-ducal détermine le modèle et les modalités de délivrance de l'attestation de modification ou de transformation visée à l'alinéa 2 ainsi que les modalités du contrôle de conformité visé à l'alinéa 1^{er}.

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

(5) Lorsque le châssis ou le cadre ou une partie du châssis ou du cadre d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg a été remplacé, lorsque la visibilité ou la lisibilité du numéro d'identification du véhicule est entravée, ou lorsque malgré son caractère obligatoire, ce numéro fait défaut, la SNCA procède respectivement à la réinscription de ce numéro ou à l'inscription d'un nouveau numéro à un endroit facilement accessible du véhicule.

(6) Les numéros d'immatriculation pour les véhicules routiers soumis à l'immatriculation ainsi que les numéros de plaque rouge et les numéros d'identité pour les véhicules routiers non soumis à l'immatriculation et mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale sont, le cas échéant, attribués par le ministre. Les numéros

d'identité des véhicules de l'Armée et destinés à son usage exclusif sont attribués par le Chef de l'Etat-major.

Nul ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro d'immatriculation particulier. L'attribution des numéros d'immatriculation se fait en série courante dans l'ordre alphabétique et numérique selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal. ~~Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur déterminé.~~ Cette attribution a lieu à chaque immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un titulaire du certificat d'immatriculation déterminé.

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

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

~~Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être accordés sur demande écrite, moyennant paiement d'une taxe; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales.~~ Des numéros d'immatriculation personnalisés peuvent être réservés sur demande, moyennant paiement d'une taxe; toutefois, des numéros comportant moins de quatre positions ne sont pas octroyés en dehors des séries spéciales. Le montant de cette taxe qui n'est pas supérieur à 250 euros, le mode de sa perception et les modalités d'octroi des numéros d'immatriculation personnalisés sont fixés par règlement grand-ducal; des montants différents peuvent être prévus en fonction des conditions d'octroi et de la composition des numéros.

Est considéré comme numéro d'immatriculation personnalisé tout numéro attribué en dehors de l'ordre alphanumérique de la série courante et des séries spéciales.

~~Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'au retrait de la circulation, de la destruction ou de l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau propriétaire ou détenteur, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant.~~

Le numéro d'immatriculation ou d'identité attribué à un véhicule routier en circulation lors de l'entrée en vigueur de la présente loi y reste attribué jusqu'à la mise hors circulation, la destruction ou l'exportation du véhicule. Toutefois, le numéro d'immatriculation d'un véhicule routier est remplacé lors de l'immatriculation du véhicule au nom d'un nouveau titulaire du certificat d'immatriculation, lorsque le numéro comporte moins de quatre positions ou que le changement du numéro s'impose en vertu du présent paragraphe. L'attribution d'un autre numéro intervient selon les modalités prévues ci-avant.

(7) Le ministre peut confier à la SNCA des tâches administratives relevant de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que des opérations de réception et de contrôle visées aux paragraphes 1, 3 et 4. Il peut en outre charger la SNCA du traitement des données générées par ces tâches administratives ainsi que par les opérations de contrôle technique visées aux paragraphes 1, 3 et 6 l'article 4*bis*.

~~Sans préjudice des dispositions de la législation relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, la SNCA, agissant en sa qualité de sous-traitant du ministre dans le cadre de cette gestion, est autorisée à collecter, utiliser et traiter les données personnelles relatives aux propriétaires et détenteurs des véhicules routiers pour autant que l'accomplissement de ses missions légales l'exige.~~

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

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

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

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

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

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

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

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

L'ensemble des échanges de données, dans les conditions des alinéas précédents, sont effectués par le biais des systèmes informatiques sécurisés moyennant une authentification forte mise à disposition par le Centre des Technologies de l'Information de l'Etat à ces fins. L'accès aux données et la possibilité de les traiter sont gérés par un système de gestion des identités et des droits d'accès. Ce système constitue la base de la gestion des droits d'accès, de leur attribution à leur suppression, à l'échelle de toutes les données, pour les personnes à intervenir sur des données en vertu de la présente loi.

Sans préjudice des taxes prévues par la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la circulation et la conduite de véhicules, le prix que la SNCA peut percevoir pour les prestations effectuées en vue de l'immatriculation des véhicules routiers ne peut pas dépasser le montant de 50 euros par opération, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Un règlement grand-ducal détermine la mise en œuvre de la gestion de l'immatriculation des véhicules routiers ainsi que le prix que la SNCA est en droit de percevoir en vertu de l'alinéa 4.

Les fabricants des plaques d'immatriculation communiquent à la SNCA les informations à leur disposition concernant les requérants de plaques d'immatriculation afin d'assurer la traçabilité de leur délivrance. Un règlement grand-ducal en détermine les modalités.

~~(8) A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation et au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée, lorsque le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. A défaut pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation mais non soumis au contrôle technique périodique d'avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire par son propriétaire ou détenteur, la validité du certificat d'immatriculation est de plein droit périmée lorsque le véhicule n'est plus couvert par une vignette de conformité valable depuis plus de deux ans ou que la taxe sur les véhicules automoteurs est due depuis plus de deux ans. Ces délais sont portés à quatre ans pour les véhicules historiques. La péremption du certificat d'immatriculation comporte l'obligation pour le propriétaire ou détenteur de faire procéder à une nouvelle immatriculation de son véhicule routier, en vue de la remise en circulation de celui-ci sur la voie publique.~~

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

- a) l'échéance de validité est atteinte;
- b) le document a été perdu ou il a été retiré par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises ;
- c) le véhicule a été perdu ou volé ;
- d) le véhicule a été déclaré détruit ou hors usage ;

- e) le véhicule est cédé à un nouveau propriétaire ;
- f) le véhicule a été modifié ou transformé en violation d'une des modalités prévues au paragraphe 4 ;
- g) pour un véhicule soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été valablement mis hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;
- h) pour un véhicule soumis à l'immatriculation mais non soumis à l'obligation du contrôle technique périodique qui, sans avoir été mis valablement hors circulation sur la voie publique à titre temporaire, n'est plus couvert par une vignette de conformité en cours de validité depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;
- i) pour un véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, dont la taxe est due depuis plus de deux ans, cette échéance étant de quatre ans pour les véhicules historiques ;
- j) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation n'a plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg depuis plus de 6 mois ;
- k) lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation dont le véhicule doit être présenté à un contrôle technique supplémentaire conformément à l'article 4bis, paragraphe 3 ne dispose plus de résidence au Grand-Duché de Luxembourg.

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

(9) Le ministre peut retirer des certificats d'immatriculation périmés ou couvrant des véhicules routiers qui ne répondent pas aux indications du procès-verbal de réception ou du certificat de conformité européen ou national ou qui présentent une ou plusieurs déficiences ou non-conformités comportant un danger immédiat pour la circulation. Dans les mêmes conditions il peut aussi retirer les certificats d'identification relatifs aux signes distinctifs particuliers et aux plaques spéciales sous le couvert desquels des véhicules routiers sont mis en circulation sur la voie publique ainsi que les plaques rouges et les autorisations de leur utilisation.

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

(11) Le refus de remettre aux fonctionnaires de la Police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait des documents mentionnés au paragraphe 9 et des plaques rouges est puni d'une amende de 251 à 5 .000 euros.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 .000 euros, ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui aura importé ou mis en vente des véhicules routiers

ou des éléments et composants de véhicules routiers qui ne satisfont pas aux exigences du présent article.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500 .000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui, au cours des procédures de réception ou des procédures de rappel :

- 1° fait une fausse déclaration ;
- 2° falsifie les résultats des tests de réception ou de conformité en service ;
- 3° dissimule des données ou des spécifications techniques qui pourraient entraîner un rappel ou un retrait de la réception ;
- 4° utilise des dispositifs d'invalidation ;
- 5° refuse l'accès aux informations.

Est passible d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 500 .000 euros, ou d'une de ces peines seulement, tout constructeur du secteur automobile qui a mis sur le marché ou qui a mis à disposition sur le marché des véhicules routiers ou des éléments ou des composants de véhicules routiers, dont les caractéristiques ne sont pas conformes à la réception par type.

Le fait de mettre en circulation ou de faire circuler un véhicule routier muni d'une plaque portant un numéro d'immatriculation attribué à un autre véhicule routier dans des circonstances qui ont déterminé ou auraient pu déterminer des poursuites pénales contre un tiers est puni d'un emprisonnement de deux mois à trois ans et d'une amende de 251 à 5 .000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

Le jugement de condamnation rendu en application des dispositions du présent paragraphe prononcera la confiscation de l'objet du délit même si celui-ci n'appartient pas au condamné.

Art. 4bis.

(1) Les véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg font l'objet d'un contrôle technique périodique destiné à vérifier leur sécurité technique ainsi que leur conformité réglementaire sur le plan technique et environnemental. Ce contrôle donne lieu à la délivrance par l'organisme qui a effectué le contrôle technique d'un certificat de contrôle technique; ce certificat est délivré à la personne qui a présenté le véhicule routier au contrôle. Le contrôle technique doit être exclusivement exécuté par un inspecteur de contrôle technique, détenteur d'un agrément ministériel conformément à l'article 4^{quater}, paragraphe 3, et qui est directement lié par un contrat de travail à un organisme de contrôle technique agréé conformément à l'article 4^{ter} paragraphe 1^{er}. Un règlement grand-ducal détermine le contenu du certificat de contrôle technique.

À compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent chaque jour par voie électronique au ministre les informations figurant sur les certificats de contrôle technique qu'ils délivrent. Le ministre conserve ces informations pendant une période de trois ans. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Afin de vérifier le kilométrage, pour les véhicules équipés d'un compteur kilométrique, les informations communiquées lors du précédent contrôle technique sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique dès qu'elles sont disponibles par voie électronique.

~~Le contrôle technique périodique a lieu, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 :~~

~~1. au moins annuellement pour~~

~~e) les autobus et les autocars;~~

~~f) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;~~

~~g) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg;~~

~~h) les camionnettes;~~

~~2. e) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg;~~

~~3. les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;~~

~~4. les remorques destinées au transport de personnes;~~

~~5. au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger et ensuite au moins tous les deux ans pour~~

~~a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;~~

~~b) les véhicules historiques;~~

~~c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.~~

~~a) au plus tard quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger, ensuite au plus tard six ans à compter de cette mise en circulation et par après au moins annuellement pour les autres véhicules routiers.~~

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

1. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement d'un an à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité d'un an, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :

a) les camionnettes;

b) les véhicules à moteur immatriculés comme véhicules à usage spécial autres que les motor-homes dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg;

c) les véhicules à moteur destinés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises, y compris celle du conducteur, qui sont immatriculés comme taxis, voiture de location ou ambulances;

d) les remorques destinées au transport de personnes.

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

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

- a) les autobus et les autocars;
 - b) les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
 - c) les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3.500 kg.
3. Le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Chaque contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, pour les véhicules routiers suivants :
- a) les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg, et qui servent à traîner des véhicules à une vitesse supérieure à 25 km/h;
 - b) les véhicules historiques;
 - c) les véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.
4. Pour les véhicules routiers qui ne sont pas repris sous 1, 2, et 3, le premier contrôle technique périodique a lieu au cours des huit semaines avant l'accomplissement de quatre ans à compter de la première mise en circulation au Luxembourg ou à l'étranger. Si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, le premier contrôle technique périodique donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique d'une validité de deux ans. Pour chaque contrôle technique ultérieur la prédite période de validité est limitée à une année. Toutefois, si le véhicule routier est présenté après le délai prescrit au premier contrôle technique périodique, le contrôle technique donne lieu, si aucune non-conformité majeure ou critique n'est constatée, à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dont la validité expire 6 ans après la première mise en circulation sans pour autant avoir une validité inférieure à un an.

Tout contrôle technique réalisé avant le premier contrôle technique périodique obligatoire est à considérer comme contrôle technique période volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique qui ne pourra couvrir que la période jusqu'au premier contrôle technique périodique obligatoire telle que définie à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4.

~~Par dérogation aux dispositions qui précèdent, si lors du contrôle technique périodique d'un véhicule routier dont question au point 1. sous a) à c) de l'alinéa qui précède, une défectuosité ou une non-conformité mineure, autre que celles n'ayant pas d'incidence directe sur la sécurité du véhicule routier ni sur l'environnement et qui sont reprises dans un règlement grand-ducal, est constatée, l'échéance du prochain contrôle technique périodique est ramenée à six mois.~~

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, chaque contrôle technique supplémentaire réalisé plus de huit semaines avant l'expiration du certificat de contrôle technique en cours de validité, est à considérer comme contrôle technique périodique volontaire et donne lieu à la délivrance d'un certificat de contrôle technique dans les conditions reprises à l'alinéa 4 sous les points 1 à 4. Toutefois, la validité du certificat de contrôle technique établi suite à un contrôle technique volontaire, ne relevant aucune

défectuosité majeure ou critique, ne peut être inférieure à celle inscrite sur le certificat de contrôle technique précédent.

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

- ~~7. les véhicules à moteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h;~~
- ~~8. les remorques qui ne sont pas destinées au transport de personnes et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 750 kg;~~
- ~~9. les cyclomoteurs et les quadricycles légers;~~
- ~~10. les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et qui ne sont pas destinés à dépasser 25 km/h, lorsqu'ils traînent un ou plusieurs autres véhicules;~~
- ~~11. les véhicules historiques qui ont été mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1950~~

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

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

(2) Le certificat de contrôle technique d'un véhicule routier précédemment immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse, qui a été délivré par les autorités compétentes de cet Etat, reste valable en cas d'immatriculation au Luxembourg du véhicule qui en est couvert, sans qu'il soit reconnu à ce certificat une durée de validité dépassant celle prévue par les dispositions du paragraphe 1^{er}. En cas de doute, la validité du certificat de contrôle technique peut être vérifiée avant de le reconnaître.

(3) Tout véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg fait en outre l'objet d'un contrôle technique dans les cas suivants:

1. après un accident ayant rendu nécessaire une réparation importante d'au moins un des principaux composants de sécurité du véhicule tels que les roues, les suspensions, les zones de déformation, les systèmes de coussins gonflables, la direction ou les freins;
2. avant sa remise en circulation sur la voie publique, sur instruction de la SNCA, dans le cas d'un contrôle de conformité du véhicule effectué dans les conditions des paragraphes 3 et 4 de l'article 4 et ayant révélé une défectuosité ou une non-conformité de nature à en affecter la sécurité;
3. sur convocation spéciale du ministre, en cas de défectuosité technique d'un organe pouvant affecter la sécurité du véhicule, à signaler au ministre par la compagnie d'assurance qui a fait

constater cette défectuosité par un expert qu'elle a désigné à la suite d'un accident n'ayant pas donné lieu à l'établissement d'un procès-verbal de la part des fonctionnaires de la Police grand-ducale ou en cas d'information communiquée par les autorités compétentes d'un autre pays en cas de défectuosité grave ou de non-conformité manifeste constatée sur le territoire national de celles-ci dans le cadre d'un contrôle technique routier sur leur territoire;

4. sur convocation spéciale du ministre, en cas de non-conformité manifeste du véhicule aux caractéristiques techniques figurant au procès-verbal d'agrément ou de défectuosité technique manifeste du véhicule, constatés par les fonctionnaires de la Police grand-ducale ou de l'Administration des douanes et accises.

L'obligation du contrôle technique visée aux points 2., 3. et 4. de l'alinéa 1^{er} s'applique à l'ensemble des véhicules routiers, à l'exception de ceux mus par la seule force musculaire.

(4) Les constatations faites par les inspecteurs de contrôle technique lors du contrôle d'un véhicule routier sont inscrites sur le certificat de contrôle technique établi par l'organisme de contrôle technique.

La personne présentant le véhicule routier au contrôle est informée de toutes les défectuosités ou non-conformités identifiées sur le véhicule et devant être corrigées.

Les défectuosités ou non-conformités constatées lors des contrôles techniques des véhicules routiers sont classées dans l'une des catégories suivantes:

1. Si les défectuosités ou non-conformités critiques constatées sur un véhicule routier constituent un danger direct et immédiat pour la sécurité routière ou ont une incidence négative sur l'environnement, la circulation de ce véhicule est interdite jusqu'à la réparation des défectuosités constatées ou jusqu'à la mise en conformité du véhicule et qu'un nouveau certificat de contrôle technique soit délivré, prouvant que le véhicule est en état de circuler;
2. Les défectuosités ou non-conformités majeures susceptibles de compromettre la sécurité du véhicule routier, d'avoir une incidence négative sur l'environnement ou de mettre en danger les autres usagers de la route, voire d'autres anomalies importantes, sans pour autant comporter un danger immédiat pour la circulation, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable pour 4 semaines. Durant cette période, le certificat permet la mise en circulation du véhicule routier sur la voie publique au Luxembourg:
 - a) entre le lieu de contrôle et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit;
 - ~~b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule;~~
 - ~~c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire ou détenteur du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.~~
 - b) entre le lieu de contrôle et le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule;
 - c) entre le siège social ou la résidence normale du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule et le lieu où le véhicule sera immobilisé, réparé, mis en conformité ou détruit.

Après réparation des défectuosités ou redressement des non-conformités, le certificat de contrôle technique est valable sans restriction pendant le temps restant de la durée de validité y inscrite.

3. Les défectuosités ou non-conformités mineures n'ayant aucune incidence notable sur la

sécurité du véhicule routier ou sur l'environnement, ou d'autres anomalies mineures, donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1. Elles sont rectifiées et le véhicule routier ne fait pas l'objet d'un nouveau contrôle.

Toutefois, les véhicules routiers dont question à l'alinéa 5 du paragraphe 1 peuvent, en vue de l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1, faire l'objet d'un contrôle endéans les 4 semaines qui suivent le dernier contrôle technique.

~~Les contrôles techniques qui ne révèlent aucune défectuosité ni non-conformité donnent lieu à l'établissement d'un certificat de contrôle technique valable dans les conditions du paragraphe 1.~~

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

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

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

Un véhicule routier dont les défectuosités ou non-conformités relèvent de plusieurs des catégories visées à l'alinéa 3 est classé dans la catégorie correspondant à la défectuosité ou à la non-conformité la plus grave. Un véhicule routier présentant plusieurs défectuosités ou non-conformités des mêmes domaines à contrôler tels qu'ils sont couverts par l'étendue du contrôle fixé par règlement grand-ducal peut être classé dans la catégorie suivante des défectuosités ou non-conformités graves s'il peut être démontré que les effets combinés de ces défectuosités ou non-conformités induisent un risque accru pour la sécurité routière.

Un règlement grand-ducal détermine les modalités selon lesquelles les défectuosités et les non-conformités constatées sont documentées sur le certificat de contrôle technique.

En cas d'impossibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique peut, sauf en cas de constatation d'une ou de plusieurs défectuosités ou non-conformités critiques, établir un certificat de contrôle technique provisoire valable pour une période de vingt-huit jours. Si une défectuosité critique est détectée, le véhicule est interdit à la circulation conformément à l'alinéa 3 point 1. ~~L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après passage au contrôle technique, au propriétaire ou au détenteur du véhicule.~~ L'organisme de contrôle technique prend toutes les diligences pour faire tenir le certificat de contrôle dans les

meilleurs délais et au plus tard vingt-huit jours après le passage au contrôle technique, au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

(5) Sans préjudice des dispositions du paragraphe 2, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir du jour du contrôle technique. Toutefois, la durée de validité des certificats de contrôle technique est calculée à partir de l'échéance de la validité du dernier certificat de contrôle technique valable pour la durée légale, si le contrôle technique est effectué endéans les huit semaines précédant l'échéance de la validité dudit certificat.

Dans la mesure où plusieurs durées de validité du certificat de contrôle technique sont susceptibles de s'appliquer à un véhicule routier déterminé le jour de la délivrance du certificat, l'échéance la plus rapprochée est d'application, exception faite des véhicules historiques ainsi que des véhicules routiers qui sont destinés au service d'incendie et à la protection civile et qui sont immatriculés comme tels en raison de leur conception et de leur équipement ainsi que de leur affectation aux services d'intervention en question.

Pour ce qui est des véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg, l'émission d'un nouveau certificat de contrôle technique avant l'expiration de l'ancien certificat annule de plein droit la validité de ce dernier.

(6) Sans préjudice des contrôles techniques visés aux paragraphes 1 et 3, les véhicules qui circulent sur le territoire du Luxembourg, et qui sont énumérés au présent alinéa, peuvent être immobilisés en vue d'être soumis de manière inopinée à un contrôle technique routier dans les limites prévues à cet effet par le droit de l'Union européenne et selon les modalités à fixer par règlement grand-ducal:

1. les autobus et les autocars;
2. les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques;
3. les remorques destinées au transport de choses d'une masse maximale autorisée de plus de 3 .500 kg;
4. les tracteurs dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h, dont l'utilisation a lieu essentiellement sur la voie publique pour le transport routier de marchandises à des fins commerciales.

Les déficiences ou non-conformités constatées à l'occasion du contrôle technique routier sont classées conformément aux dispositions du paragraphe 4.

Si lors d'un contrôle technique routier la ou les déficiences ou non-conformités constatées sont à classer comme critiques conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule concerné est interdite sur la voie publique. Le véhicule est immobilisé selon les modalités prévues au paragraphe 1 de l'article 17 jusqu'à sa réparation ou sa mise en conformité, sinon son dépannage vers un atelier en vue d'y être réparé ou mis en conformité. Toutefois, la conduite d'un tel véhicule peut être autorisée jusqu'à l'un des ateliers de réparation les plus proches où ces déficiences ou non-conformités peuvent être corrigées, à condition qu'il soit suffisamment remédié aux déficiences ou non-conformités techniques en question pour qu'il parvienne jusqu'à cet atelier de réparation et qu'il ne constitue pas un danger immédiat pour la sécurité de ses occupants ou d'autres usagers de la route.

Si lors d'un contrôle technique routier une déficience ou une non-conformité constatée est à classer comme majeure conformément au paragraphe 4, la circulation du véhicule est interdite sur la voie publique en-dehors du trajet direct vers un atelier situé à moins de 30 km du lieu de contrôle en

vue d'y être réparé ou mis en conformité. Cette restriction est levée dès que le véhicule est réparé ou mis en conformité.

Lorsqu'une ou plusieurs déficiences ou non-conformités majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg, l'inspecteur de contrôle technique peut décider que le véhicule doit subir un contrôle technique complet dans un délai donné. Le suivi, et en particulier l'échange d'information, en cas de déficiences ou non-conformités majeures ou critiques constatées sur un véhicule immatriculé dans un autre pays, est réglé par voie de règlement grand-ducal.

À compter du 20 mai 2018, les organismes de contrôle technique communiquent par voie électronique au ministre les informations relatives au contrôle technique routier. Les modalités de cette communication sont déterminées par voie de règlement grand-ducal.

Tout contrôle technique intervenant dans les conditions du présent paragraphe et donnant lieu à la constatation d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques ou majeures à la suite d'un contrôle approfondi oblige le conducteur du véhicule contrôlé à payer le contrôle selon le barème tarifaire appliqué à cet effet par l'organisme de contrôle technique. Le tarif ainsi appliqué, qui est raisonnable et proportionné par rapport au coût de ce contrôle, est fixé par règlement grand-ducal.

~~(7) Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles.~~ Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier qui trouve mal fondée une décision d'un organisme de contrôle technique relative à son véhicule peut déférer celle-ci au ministre qui, après avoir demandé la position de l'organisme de contrôle concerné, confirme ou réforme celle-ci dans les deux mois à compter de l'introduction du recours accompagné de toutes les pièces et informations utiles. Le ministre peut charger la commission du contrôle technique, instituée en vertu du paragraphe 4 de l'article 4ter, de l'instruction du dossier. À cette fin, celle-ci peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La décision ministérielle est motivée.

(8) Un véhicule routier soumis au contrôle technique peut être mis en circulation sur la voie publique sans être couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité dans les hypothèses énumérées à l'alinéa 5 du paragraphe 2 de l'article 4.

Art. 4ter.

(1) Tout organisme effectuant le contrôle technique de véhicules routiers doit être titulaire d'un agrément délivré par le ministre. En vue de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit remplir les conditions suivantes:

1. avoir une personnalité juridique propre;
2. être titulaire d'une autorisation d'établissement répondant aux exigences de la loi du 2 septembre 2011 réglementant l'accès aux professions d'artisan, de commerçant, d'industriel ainsi qu'à certaines professions libérales;
3. effectuer le contrôle technique à titre principal;
4. disposer d'un centre de contrôle technique qui est:
 - conforme aux exigences relatives au lieu d'exploitation, tel que défini à l'article 5 de la loi

précitée du 2 septembre 2011,

- aménagé et équipé en vue de permettre l'ensemble des contrôles dont question à l'article 4bis, hormis ceux visés au paragraphe 6 de cet article;
- 5. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer lesdits contrôles et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions d'utilisation et de surveillance déterminés par un règlement grand-ducal, qui règle en outre les conditions d'exploitation technique et organisationnelle du contrôle technique;
- 6. respecter les exigences des paragraphes 2, 3, 6 et 7 et disposer du personnel remplissant les conditions du paragraphe 3, alinéas 2 et 3;
- 7. s'abstenir de toute activité incompatible avec l'indépendance de son jugement et de son intégrité en ce qui concerne ses activités de contrôle technique et veiller aux mêmes garanties d'indépendance de jugement et d'intégrité de la part de son personnel.
- 8. Avoir une preuve de paiement dudit agrément.

L'agrément ministériel en tant qu'organisme de contrôle technique de véhicules routiers est strictement personnel et incessible.

(2) La capacité financière dont doit justifier l'organisme consiste à disposer des ressources financières requises pour faire face à tout moment pendant une période d'au moins un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément à ses obligations actuelles et potentielles sur des bases réalistes.

L'examen de la capacité financière s'effectue sur base des comptes annuels de l'organisme, d'un plan d'entreprise portant sur un exercice comptable à compter de l'introduction de la demande d'agrément ainsi que du rapport d'un réviseur d'entreprise agréé, accompagné de tous les documents requis à établir par un ou plusieurs établissements bancaires et par les autorités administratives compétentes.

Les informations à joindre à la demande et à apprécier dans le rapport du réviseur d'entreprises agréé doivent comporter au moins les éléments suivants:

1. ressources financières disponibles, y compris dépôts en banque, avances consenties en compte courant et prêts;
2. fonds et éléments d'actifs mobilisables à titre de garantie;
3. capital d'exploitation;
4. coûts pertinents, y compris coûts d'acquisition et acomptes sur véhicules, terrains, bâtiments, installations et équipements;
5. charges pesant sur le patrimoine de l'organisme;
6. absence d'arriérés d'impôts ou de cotisations sociales.

Le rapport du réviseur d'entreprises agréé doit en outre établir que l'organisme dispose de moyens financiers suffisants pour assurer à tout moment les conséquences de sa responsabilité civile. Il est satisfait à cette obligation soit par la conclusion d'un contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de l'organisme, soit par la présentation d'une garantie bancaire suffisante.

(3) L'organisme de contrôle technique est tenu d'apporter la preuve de sa capacité professionnelle en montrant qu'il a, à tout moment, une organisation de gestion et qu'il possède les connaissances et l'expérience nécessaires pour exécuter, diriger et surveiller de manière sûre et efficace les opérations

de contrôle technique conformément à la législation applicable en matière de contrôle technique des véhicules routiers.

Il doit respecter les dispositions légales concernant la sécurité, la santé, les conditions sociales et de façon générale les droits du personnel à son service ainsi que de ses clients.

Il doit établir que son personnel, responsable d'effectuer les opérations de contrôle technique, est titulaire d'un agrément en tant qu'inspecteur de contrôle technique valable, délivré par le ministre conformément à l'article 4quater.

L'organisme doit tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, informations et données renseignant sur l'état du ou des centres de contrôle technique qu'il exploite de même que sur les moyens et mesures de protection et de prévention mis en œuvre. Il doit disposer d'un système d'assurance-qualité qui est accrédité selon les normes techniques à déterminer par règlement grand-ducal.

(4) Pour obtenir un agrément, l'organisme doit présenter au ministre, par lettre recommandée avec accusé de réception, une demande comprenant tous les renseignements nécessaires à son appréciation, prescrits par la présente loi et les règlements pris en son exécution.

Le ministre accuse réception du dossier de la demande dans les quinze jours à compter de cette réception; il indique le délai légal dans lequel sa décision est censée intervenir et il invite le demandeur à lui communiquer tout document manquant qu'il juge nécessaire pour l'instruction du dossier. L'envoi des pièces manquantes fait l'objet d'un nouvel accusé de réception du ministre adressé au demandeur dans les quinze jours à compter de la réception desdites pièces.

La procédure d'instruction de la demande est sanctionnée par une décision du ministre après avoir demandé l'avis motivé de la commission du contrôle technique dont les membres sont nommés par le ministre. En vue de l'instruction des dossiers, elle peut s'entourer de toutes les informations requises et s'adjoindre d'experts. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.

Les frais relatifs à l'instruction des demandes en vue de l'obtention d'un agrément sont à charge de l'organisme qui a introduit la demande. Le montant dû dans le cadre d'un agrément ne peut pas dépasser la somme de 1.100 euros correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Les frais sont fixés par règlement grand-ducal.

La décision ministérielle intervient au plus tard dans les trois mois à compter de la réception du dossier complet. Ce délai peut exceptionnellement être prorogé d'un mois si des raisons dûment motivées l'exigent; la prolongation du délai est notifiée au demandeur avant l'expiration du délai initial. L'absence de décision ministérielle dans les délais impartis vaut agrément tacite.

(5) Tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément doit être notifié sans délai au ministre par son titulaire qui, le cas échéant, doit requérir la modification de l'agrément. La procédure de modification suit les modalités de celle prévue en vue de sa délivrance.

(6) L'organisme de contrôle technique doit pouvoir établir à tout moment qu'il satisfait aux exigences de capacité financière et de capacité professionnelle spécifiées aux paragraphes 2 et 3.

L'organisme de contrôle technique doit être accrédité conformément au règlement (CE) n° 765/2008 du Parlement européen et du Conseil du 9 juillet 2008 fixant les prescriptions relatives à

l'accréditation et à la surveillance du marché pour la commercialisation des produits et abrogeant le règlement (CEE) n° 339/93 du Conseil. Les frais de cette accréditation sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

L'ouverture hebdomadaire de tout centre de contrôle technique exploité par l'organisme de contrôle technique doit s'étendre sur au moins quarante heures en dehors des semaines comportant un jour férié légal et sans préjudice de la possibilité de fermer annuellement le centre pendant deux semaines au maximum en vue de pourvoir à son entretien technique. Toute fermeture due à des circonstances supplémentaires exceptionnelles doit être autorisée au préalable par le ministre.

En outre, le ministre peut vérifier ou faire vérifier, à tout moment, si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément sont remplies. Il charge la commission du contrôle technique de cette mission. Le titulaire de l'agrément est tenu d'assurer l'accès aux installations et aux équipements techniques ainsi qu'aux documents techniques et pièces comptables en vue de la vérification en question. Les frais relatifs à cette vérification sont à charge de l'organisme de contrôle technique.

(7) L'organisme de contrôle technique met à disposition ses inspecteurs à un tiers, qui met à disposition de l'organisme des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et qui remplit les conditions suivantes:

1. être titulaire d'une autorisation d'établissement délivrée sur base de la loi précitée du 2 septembre 2011;
2. justifier d'une autorisation établie en vertu de la législation sur les établissements classés valable pour le site d'exploitation où le contrôle technique est effectué;
3. disposer des installations et équipements permettant d'effectuer des contrôles techniques et répondant aux critères techniques ainsi qu'aux conditions de fonctionnement et de vérification déterminés par règlement grand-ducal;
4. avoir conclu un contrat d'assurance couvrant les dommages que peuvent être causés lors des opérations de contrôle technique;
5. garantir aux inspecteurs de pouvoir effectuer le contrôle technique en toute indépendance.

Cette mise à disposition fait l'objet d'une convention, dont un modèle-type peut être arrêté par règlement grand-ducal. La tarification de cette mise à disposition a lieu sur base d'un prix forfaitaire arrêté par voie de règlement grand-ducal.

(8) Le ministre peut retirer un agrément, si le titulaire ne l'a pas utilisé dans les deux ans suivant la délivrance, si le titulaire a cessé son activité depuis plus de deux ans, s'il a été mis en liquidation judiciaire, s'il a fait l'objet d'un jugement déclaratif de faillite ou si l'autorisation d'établissement dont question au paragraphe 1^{er} a été retirée.

Il peut suspendre ou retirer l'agrément, lorsque des motifs sont donnés qui auraient justifié le refus de délivrer l'agrément, ou lorsque le titulaire a violé gravement ou de façon répétée les conditions de l'agrément ou les dispositions légales européennes ou nationales en matière de contrôle technique des véhicules routiers ou en matière de sécurité ou de droit du travail, ou lorsque en cas de difficulté financière de l'organisme, il n'existe pas de possibilité réaliste de restructuration satisfaisante dans un délai raisonnable.

Sauf dans les cas visés à l'alinéa 1^{er}, les décisions de suspension ou de retrait de l'agrément prises par le ministre sont précédées d'une enquête administrative à effectuer par la commission du contrôle

technique. À cet effet, la commission instruit les dossiers et entend les représentants de l'organisme. Elle peut s'entourer de toutes les informations qu'elle juge utiles et peut s'adjoindre des experts. La commission présente au ministre les résultats de son enquête dans un avis motivé qui contient une proposition sur la décision à prendre.

Les représentants de l'organisme sont convoqués devant la commission du contrôle technique par lettre recommandée avec accusé de réception au moins dix jours avant l'audition pour être entendus en leurs observations et moyens. L'instruction est réputée contradictoire au cas où les représentants de l'organisme, bien que dûment convoqués, n'ont pas comparu devant la commission du contrôle technique.

(9) Est puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 251 à 250.000 euros, ou de l'une de ces peines seulement, celui qui a procédé au contrôle technique de véhicules routiers sans être en possession de l'agrément prévu au paragraphe 1. Est puni des mêmes peines, le titulaire de l'agrément prévu au paragraphe 1, qui n'a pas, conformément au paragraphe 5, notifié au ministre tout changement susceptible d'affecter la validité de l'agrément.

La condamnation d'un organisme ou d'un de ses dirigeants ayant procédé à des contrôles techniques de véhicules routiers sans agrément en cours de validité donne lieu à l'application des dispositions de l'article 40 de la loi précitée du 2 septembre 2011.

Art. 4^{quater}.

(1) En vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique dont question à l'article 4^{ter}, l'intéressé doit

1. être détenteur du certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique délivré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
2. avoir une connaissance adéquate des trois langues administratives telles que définies par la loi du 24 février 1984 sur le régime des langues;
3. posséder les qualités physiques, intellectuelles et morales nécessaires pour effectuer des opérations de contrôle technique.

Les inspecteurs autorisés à effectuer des contrôles techniques avant l'entrée en vigueur de la présente loi sont dispensés de l'exigence dont question au point 1 de l'alinéa 1^{er}.

(2) La qualification en vue de l'obtention de l'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique comporte une formation de base et un examen, organisés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. Un règlement grand-ducal détermine les conditions d'accès à la formation de base, les points enseignés, les modalités de l'organisation de la formation de base et de l'examen ainsi que les conditions d'admission à l'examen et les conditions de réussite des candidats.

En cas de réussite à cet examen, la qualification est attestée par la délivrance au candidat d'un certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions selon les modalités fixées par règlement grand-ducal.

Le contrôle général de la formation de base et de l'examen est assuré par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La participation à la formation de base est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1 .000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'intéressé.

Il est institué une commission d'examen dont les membres sont nommés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions. La composition, les attributions, les modalités de fonctionnement ainsi que l'indemnité dont les membres de la commission ont droit, sont précisées par règlement grand-ducal. Le montant de l'indemnité par membre ne peut pas dépasser le montant de 75 euros par séance.

(3) L'agrément ministériel en tant qu'inspecteur de contrôle technique est strictement personnel et incessible.

Avant d'entrer en fonction, l'inspecteur de contrôle technique prête devant le ministre le serment suivant: « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité ».

~~L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation par le ministre ayant la formation professionnelle dans ses attributions. Il doit être restitué sans délai au ministre.~~

L'agrément ministériel perd sa validité de plein droit lorsque l'inspecteur de contrôle technique ne peut pas se prévaloir d'avoir participé à la formation continue prévue par règlement grand-ducal dans un délai d'un an après la publication de la formation par le ministre ayant la formation professionnelle dans ses attributions. Il doit être restitué sans délai au ministre.

La participation à la formation continue est soumise à un droit d'inscription fixé par règlement grand-ducal sans pouvoir dépasser le montant de 1 .000 euros par an. Ce droit d'inscription est à charge de l'organisme pour le compte duquel l'inspecteur effectue des contrôles techniques.

(4) L'agrément ministériel peut être retiré, sa durée de validité limitée, son octroi ou son renouvellement refusé, s'il est établi que son titulaire est inapte à exercer ses fonctions, s'il ne remplit plus les conditions à la base de sa délivrance ou si celui-ci n'a pas respecté son serment.

À ces fins, le ministre peut charger la commission du contrôle technique dont question au paragraphe 4 de l'article 4^{ter} de procéder à l'instruction du dossier et d'émettre un avis sur la conformité du dossier avec les dispositions du présent article. »

Art. 4quinquies.

Le ministre peut agréer des ateliers en vue de l'installation, de l'activation, du calibrage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dont doivent être équipés certains types de véhicules routiers en vertu des exigences du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

En vue de son agrément, l'atelier intéressé doit présenter les garanties nécessaires d'honorabilité et de qualification professionnelle. L'honorabilité d'un atelier s'apprécie sur base des antécédents judiciaires des personnes chargées de sa direction et de sa gestion effective. La qualification professionnelle d'un atelier s'apprécie sur base de la disponibilité des ressources humaines et des installations et équipements requis en vue de l'exécution des missions pour lesquelles il demande un

agrément, sur base de la formation et de l'expérience professionnelles du personnel effectivement affecté aux travaux relevant directement desdites missions ainsi que sur base des structures et procédés internes en place pour permettre à l'atelier d'exercer en permanence un contrôle approprié de l'adéquation des moyens humains et techniques mis en place.

Un règlement grand-ducal précise la procédure en vue de l'agrément d'un atelier et de la surveillance régulière de ses activités ainsi que les critères de la qualification professionnelle de l'atelier et de la formation professionnelle de son personnel.

Tout changement susceptible d'affecter les conditions d'honorabilité ou de qualification professionnelle oblige le ou les dirigeants de l'atelier agréé d'en informer le ministre dans la semaine suivant ce changement et d'indiquer comment le respect des conditions de l'agrément est assuré à titre provisoire.

Dans les deux mois qui suivent, l'atelier est tenu de se mettre en conformité avec les exigences de son agrément et d'introduire une demande de modification de ce dernier.

En cas de non-respect par l'atelier des conditions de son agrément, le ministre peut procéder au retrait temporaire ou définitif de l'agrément.

Art. 4quinquies-1.

Un règlement grand-ducal à prendre sur avis du Conseil d'État, après avoir reçu l'assentiment de la Conférence des présidents de la Chambre des députés, détermine les sanctions applicables aux infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, modifiant les règlements (CEE) n° 3821/85 et (CE) n° 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n° 3820/85 du Conseil, au règlement (UE) n° 165/2014 du Parlement européen et du Conseil du 4 février 2014 relatif aux tachygraphes dans les transports routiers, abrogeant le règlement (CEE) n° 3821/85 du Conseil concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route, et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1^{er} juillet 1970.

Il peut fixer des amendes de 25 à 25 000 euros et des peines d'emprisonnement de huit jours à cinq ans ou une de ces peines seulement.

Les amendes de 25 à 500 euros ont le caractère d'une peine de police.

Les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises à partir du grade de brigadier principal peuvent être chargés de constater les infractions à la présente loi et à ses règlements d'exécution.

Dans l'exercice de leur fonction, ces fonctionnaires ont la qualité d'officiers de police judiciaire. Ils peuvent exercer ces fonctions sur tout le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Les fonctionnaires visés à l'alinéa 4 doivent avoir suivi une formation professionnelle spéciale portant sur la recherche et la constatation des infractions ainsi que sur les dispositions pénales. Le programme et la durée de formation ainsi que les modalités de contrôle des connaissances sont précisées par règlement grand-ducal.

Avant d'entrer en fonction, ils prêtent devant le Tribunal d'arrondissement de Luxembourg, siégeant en matière civile, le serment suivant : « Je jure de remplir mes fonctions avec intégrité, exactitude et impartialité. »

L'article 458 du Code pénal leur est applicable.

Art. 4sexies.

Un règlement grand-ducal déterminera les modalités de la formation complémentaire à l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire, à laquelle seront soumis les conducteurs en période de stage, ainsi que les personnes qui ont fait l'objet d'une des mesures prévues au paragraphe 1er de l'article 2, ou auxquelles s'appliquent les dispositions des paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis. Les personnes agréées pour enseigner cette formation complémentaire sont tenues au secret professionnel s'agissant des informations qui peuvent leur être communiquées par le ministre dans l'intérêt d'une adaptation individuelle de la formation.

Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité de cette formation un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

- avoir fait l'objet d'une certification d'assurance-qualité;
- disposer d'un centre de formation qui comporte au moins trois pistes d'exercices ainsi que d'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés;
- occuper des moniteurs
- ayant les connaissances linguistiques et pédagogiques requises pour enseigner la formation dispensée par le centre;
- détenant depuis trois ans au moins la catégorie de permis de conduire prescrite pour la conduite des véhicules utilisés pour la formation pratique;
- justifiant d'une pratique régulière de la conduite des véhicules en question;
- ayant participé pendant les derniers douze mois à un cours de formation continue d'au moins deux jours dans un autre centre de conduite qui dispense une formation conforme aux exigences du présent article;
- avoir conclu une assurance pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

Les modalités de mise en place de la certification d'assurance qualité et le détail des conditions auxquelles doivent répondre les moniteurs ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.

Sans préjudice de l'observation de la législation concernant la conservation de la nature et des ressources naturelles, le Gouvernement est autorisé à acquérir les terrains et à faire procéder à l'aménagement de l'infrastructure requise pour dispenser cette formation. Les travaux en cause sont déclarés d'utilité publique.

Le prix que le ou les organismes de formation sont autorisés à percevoir à charge des candidats aux cours de formation précités est fixé par règlement grand-ducal.

Art. 5.

1. Au sens de la présente loi et des règlements pris en son exécution, les voies publiques comprennent la voirie de l'Etat et la voirie communale.

Font partie de la voirie de l'Etat :

- les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs, appelées encore grande voirie ;
- les routes nationales et les chemins repris, appelés encore voirie normale ;
- les itinéraires cyclables qui font partie du réseau national en vertu de la loi du 28 avril 2015 relative au réseau cyclable national et aux raccordements de ce réseau vers les réseaux cyclables communaux, appelés encore itinéraires cyclables nationaux.

Font partie de la voirie communale, les voies publiques dépendant des communes, dont notamment les chemins communaux, les chemins ruraux et les chemins vicinaux.

2. Dans les conditions prévues par le présent article des règlements grand-ducaux peuvent réglementer ou interdire la circulation sur des tronçons déterminés de la voie publique avec effet permanent ou temporaire.

Ces règlements grand-ducaux ont pour objet en particulier de régler la circulation des véhicules sur rail qui empruntent la voie publique et en général d'édicter les prescriptions concernant la circulation :

- sur la grande voirie de l'Etat ;
- sur la voirie normale de l'Etat et les itinéraires cyclables nationaux, sans préjudice des dispositions du paragraphe 3 ;
- sur la voirie communale lorsqu'ils s'appliquent également à un ou plusieurs tronçons de la voirie de l'Etat et qu'ils sont édictés dans l'intérêt de la sécurité ou de la commodité des usagers de la route et des riverains et que cet intérêt n'est pas confiné au territoire d'une seule commune.

Il en est exceptionnellement de même pour suppléer à la carence des communes de réglementer la circulation sur la voirie de l'Etat à l'intérieur des agglomérations, lorsque l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains l'exige.

La publication des règlements qui, le cas échéant, peuvent intervenir sur base de la délégation de compétence prévue à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution en vue de l'exécution de la présente loi sont publiés au Mémorial ou sur le site électronique installé à cet effet par le Gouvernement. La durée de la publication par voie électronique correspond à celle des effets du règlement publié. Mention du règlement et de sa publication est faite en outre au Mémorial.

A moins d'en disposer autrement, ces règlements entrent en vigueur le jour de leur publication.

3. Dans les limites et selon les distinctions faites au présent article, les autorités communales peuvent réglementer ou interdire en tout ou en partie, temporairement ou de façon permanente la circulation sur les voies publiques du territoire de la commune pour autant que ces règlements communaux concernent la circulation sur la voirie communale ainsi que sur la voirie normale de l'Etat et les itinéraires cyclables nationaux situés à l'intérieur des agglomérations.

Ces règlements communaux sont soumis à l'approbation du Ministre de l'Intérieur et du ministre.

Les communes peuvent en particulier réglementer le stationnement et le parage dans l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route ainsi que dans l'intérêt de la qualité de vie des

riverains et du développement ordonné des agglomérations. Elles peuvent, notamment sur les voies publiques des quartiers résidentiels, prévoir des modalités particulières d'utilisation des emplacements de stationnement et de parcage en faveur des véhicules des résidents. Elles peuvent aussi réserver le stationnement et le parcage de certains emplacements signalés comme tels aux véhicules utilisés par des personnes dont la mission ou la condition physique justifie pareille dérogation; cette dérogation s'applique particulièrement aux véhicules de la police grand-ducale et des représentations étrangères officielles ainsi qu'à ceux servant au transport de personnes handicapées, aux emplacements qui leur sont spécialement réservés et qui sont signalés comme tels.

Les communes peuvent soumettre le stationnement et le parcage sur certaines voies publiques au paiement d'une taxe; ces taxes ont le caractère d'impôts communaux. Elles sont dédommagées sur base forfaitaire pour le déchet de recettes résultant du non-paiement des taxes de stationnement et de parcage sur leur territoire respectif. L'assiette de ce dédommagement est constituée par le montant des avertissements taxés décernés en matière de stationnement et de parcage payants. Le montant du dédommagement correspond à 75% du taux réglementaire appliqué aux termes du catalogue des avertissements taxés; les modalités de calcul des parts revenant aux différentes communes concernées sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas d'urgence les règlements communaux peuvent être édictés par le collège des bourgmestre et échevins dans les formes et avec les effets prévus à l'article 58 de la loi communale, étant entendu qu'au sens du présent article le terme «les autres événements imprévus» désigne notamment les cas de force majeure qui sont dus à un événement naturel tel qu'une inondation ou un glissement de terre, à un accident de la circulation ou à une panne ou une rupture d'une infrastructure souterraine exigeant une intervention directe, et qui empêchent totalement ou partiellement la circulation sur un ou plusieurs tronçons de la voie publique ou risquent d'occasionner des dangers ou des dommages pour les usagers de la route. Lesdits règlements sont dispensés des approbations ministérielles, en attendant que la délibération confirmative éventuelle du conseil communal soit approuvée par les ministres compétents.

Dans la limite des compétences du présent paragraphe 3, le collège des bourgmestre et échevins peut également édicter des règlements de circulation dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures et qui entrent en vigueur au plus tard trente jours après la date de la décision du collège des bourgmestre et échevins. Ces mesures sont dispensées d'une délibération confirmative du conseil communal.

Les règlements communaux s'appliquant sur des tronçons de routes nationales situés à l'intérieur des agglomérations, qui concernent la limitation de la vitesse, la limitation de l'accès à la voirie, la priorité et l'affectation de l'espace routier, ne peuvent être édictés que suite à l'accord préalable du ministre des Travaux Publics et du ministre. Cet accord n'est pas requis dans le cas des règlements édictés par le collège des bourgmestre et échevins et dont l'effet n'excède pas soixante-douze heures. Dans le cas des règlements d'urgence édictés par le collège des bourgmestre et échevins, cet accord est requis avant la confirmation éventuelle de ces règlements par le conseil communal.

4. Un règlement grand-ducal déterminera un réseau d'itinéraires de rechange servant à dévier le trafic automobile en cas de fermeture ou d'existence d'un passage difficile à caractère temporaire sur un ou plusieurs tronçons déterminés de la grande voirie. Il déterminera les règles de circulation et de signalisation routières applicables sur l'itinéraire de rechange dès que la déviation sera d'application.

5. Aux passages à niveau avec les chemins de fer, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire est chargé de la pose et de l'entretien de la signalisation. Les frais afférents sont supportés par le Fonds du Rail. Les aménagements en question sont soumis à l'autorisation préalable du Ministre des Travaux Publics, s'il s'agit d'un croisement de la voie ferrée avec la voirie de l'Etat, et des autorités communales territorialement compétentes s'il s'agit d'un croisement avec la voirie vicinale.

Art. 6.

a) Les officiers de police judiciaire, les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de la carrière du cantonnier de l'Administration des ponts et chaussées spécialement habilités à cet effet par le directeur de cette administration sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions légales et réglementaires et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions.

b) Dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers ainsi que, pour autant que la masse maximale des véhicules à contrôler dépasse 3 500 kg, par les articles 11 et 17, paragraphe 1, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont chargés d'assurer l'exécution des dispositions de la présente loi et des dispositions réglementaires prises en son exécution, pour autant qu'elles concernent l'aménagement des véhicules et de leurs chargements ainsi que les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification et les documents de bord, et de dresser procès-verbal des infractions à ces dispositions.

Art. 7.

Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1^{er}, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à ~~250~~ 1.000 euros. Cette amende a le caractère d'une peine de police.

Toutefois, l'amende est de 25 à ~~500~~ 2.000 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

- a) vitesse dangereuse selon les circonstances;
- b) inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute;
- c) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
- d) omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
- e) inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;
- f) inobservation du signal C,1a;
- g) omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;
- h) inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
- i) défaut de respecter en dehors des agglomérations une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes par rapport au véhicule qui précède;

- j) infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
- k) inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué;
- ~~l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;~~
- ~~m) mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;~~
- l) conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
- m) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation, d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;
- n) défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises pour autant que ces derniers agissent dans le cadre des missions leur attribuées en vertu de l'article 6, sous b);
- o) inobservation des prescriptions relatives à l'utilisation d'un équipement téléphonique ou d'un appareil doté d'un écran allumé, ~~qui ne constitue pas une aide à la conduite ou à la navigation~~ telles que libellées aux points 12 et 13 de l'article 2bis ;
- p) inobservation des prescriptions relatives au chargement des véhicules routiers, telles que libellées aux points 28 et 29 de l'article 2bis;
- q) mise en circulation ou tolérance de la mise en circulation, par le propriétaire ou le détenteur, d'un véhicule sur la voie publique soumis à la taxe sur les véhicules routiers, sans que celle-ci n'ait été payée depuis plus de 60 jours à compter de son échéance.

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

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

Art. 8.

Les articles 58, 565 et 566 du code pénal sont applicables aux infractions punies par l'article 7 de la présente loi. Toutefois, le délai prévu par ledit article 565 est porté à trois ans.

Art 8bis.

Sera passible d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5 .000 euros ou d'une de ces peines seulement toute personne qui aura mis en vente, vendu, acquis, importé, détenu, utilisé, adapté, placé, appliqué ou transporté à un titre quelconque un appareil, dispositif ou produit destiné soit à déceler la présence, soit à perturber le fonctionnement d'instruments servant à la constatation des infractions punies en vertu de la présente loi et des règlements pris en son exécution.

Sans préjudice des dispositions des articles 42 et 43 du code pénal, le jugement de condamnation prononcera la confiscation de l'objet du délit, même si celui-ci n'appartient pas au condamné.

Art. 9.

Tout usager de la voie publique qui, sachant qu'il a causé ou occasionné un accident, aura pris la fuite pour échapper aux constatations utiles, sera puni, même si l'accident n'est pas imputable à sa faute, d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10 .000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 9bis.

Par dérogation à l'article 419 du Code pénal l'homicide involontaire commis en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution est puni d'un emprisonnement de 3 mois à 5 ans et d'une amende de 500 à 25 .000 euros.

S'il n'est résulté du défaut de prévoyance ou de précaution que des coups ou des blessures, le coupable est puni, par dérogation à l'article 420 du Code pénal, d'un emprisonnement de 8 jours à 3 ans et d'une amende de 500 à 12 .500 euros ou d'une de ces peines seulement.

Art. 10.

Sera passible des peines prévues à l'article 9 celui qui aura abandonné un véhicule ou une épave de véhicule sur la voie publique.

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

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

Sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, le délai est ramené à 24 heures. ~~Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.~~ Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité de la circulation routière, il est considéré comme abandonné dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire, son détenteur ou le titulaire de son certificat d'immatriculation n'a pas pu être contacté par les membres de la Police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Le délai est de 8 jours, lorsque le véhicule est immobilisé dans l'enceinte d'un centre de contrôle technique.

Pour les véhicules parkés dans un parc payant destiné au parcage à longue durée, le délai d'un mois ne commence que le jour de l'échéance de la durée maximale de parcage autorisée.

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

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

~~Art. 10bis.~~

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

Art. 11.

~~1. (1) Le conducteur d'un véhicule ou ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros ou d'une de ces peines seulement. Le propriétaire ou détenteur du véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée. Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule est passible des mêmes peines s'il a toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée.~~

~~2. S'il existe des indices graves faisant présumer la surcharge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules visés au paragraphe 1^{er}, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises pourront obliger le conducteur à se rendre à l'endroit le plus proche permettant une vérification de la masse en charge. En cas de surcharge constatée, les frais occasionnés par le pesage sont à charge du propriétaire ou du détenteur du véhicule.~~

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

~~3. (3) Si une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée est constatée, les membres de la police grand-ducale et les agents de l'administration des douanes et accises sont en droit d'interdire la circulation du véhicule.~~

(4) En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur et le transporteur sont passibles des mêmes peines prévues au paragraphe premier s'ils ont toléré la mise en circulation d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10 % la masse maximale autorisée.

(5) En cas de transport d'un conteneur ou d'une caisse mobile, le chargeur doit remettre au transporteur auquel il confie le transport une déclaration indiquant la masse de ce conteneur ou de cette caisse mobile transportés. L'omission d'émettre cette déclaration ou le fait d'émettre une déclaration erronée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

(6) L'omission du transporteur de pouvoir présenter la déclaration visée au paragraphe 5 ou le fait de présenter une déclaration erronée ou falsifiée est puni d'une amende de 25 à 250 euros.

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

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

Art. 11bis.

1. Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou de dépasser les limitations de vitesse prescrites par les dispositions réglementaires prises en exécution des articles 1^{er}, 3 et 5 de la présente loi.

2. Le dépassement des limitations réglementaires de la vitesse peut être constaté au moyen d'appareils dont les critères techniques ainsi que les conditions d'homologation et de contrôle sont fixés par règlement grand-ducal.

3. Les infractions au chiffre 1. sont punies conformément aux dispositions de l'article 7 modifié de la présente loi.

Sera toutefois punie d'une amende de 500 à 10 .000 euros et d'une peine d'emprisonnement de 8 jours à un an ou d'une de ces peines seulement toute personne qui aura commis de nouveau 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, lorsque l'infraction en question aura été commise avant l'expiration d'un délai de trois ans à partir du jour où une précédente condamnation du chef d'une contravention grave ou d'un délit en matière de dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse est devenue irrévocable ou à partir du jour où l'intéressé s'est acquitté d'un avertissement taxé encouru du chef d'une même contravention grave.

Art. 12.

Paragraphe 1^{er}

Toute personne qui conduit un véhicule ou un animal tout en souffrant d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire ou en n'étant, hors les cas prévus aux paragraphes 2, 4 et 4bis du présent article, de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire est punie d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10 .000 euros ou d'une de ces peines seulement.

Paragraphe 2

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

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

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

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

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

Pour les volontaires du Corps grand-ducal d'incendie et de secours et des associations et organismes de secours ayant la sécurité civile dans leur objet social qui ne sont pas en période de stage, les taux

prévus au point 3 du présent paragraphe et au point 2 du paragraphe 4bis restent d'application pour la conduite en service urgent.

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

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

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

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

Paragraphe 3

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

2. Si cet examen est concluant, l'imprégnation alcoolique est déterminée par un examen de l'air expiré au moyen des appareils visés au point 1 du paragraphe 7. Le membre de la police grand-ducale en notifie immédiatement le résultat à la personne faisant l'objet de cette vérification. Il avise la

personne qu'elle peut demander à titre de preuve contraire à être soumise à une prise de sang. Il est tenu compte d'une élimination adéquate d'alcool par l'organisme entre le moment de l'examen de l'air expiré et celui de la prise de sang.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

habilités à effectuer la prise de sang, ainsi que les conditions sous lesquelles la prise de sang doit intervenir.

Paragraphe 4

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

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

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

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

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

- a) la constatation, au moyen d'une batterie de tests standardisés, de signes extérieurs confirmant la présomption d'influence d'une des substances fixées au point 1, et
- b) si les tests visés sous a) constatent plusieurs signes extérieurs, dont au moins un dans les signes corporels et un dans les tests sur la répartition de l'attention, les membres de la police grand-ducale soumettent le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive. Le choix de l'un des types d'examen précités est laissé à l'appréciation des membres de la police grand-ducale.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il détermine, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés au point 2, même en l'absence de tout indice grave visé au même point et en l'absence d'accident. Si ces tests laissent présumer la présence dans l'organisme d'au moins une des substances prévues au point 1, cet état est déterminé par une prise de sang et une prise d'urine. En cas

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

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

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

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

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

Le résultat de la prise de sang fait foi.

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

Paragraphe 4bis

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

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

3. S'il n'a pas été possible de procéder à la détermination de la présence dans l'organisme d'une des substances prévues au point 1 du paragraphe 4 ~~ou de toute autre substance à caractère toxique,~~

soporifique ou psychotrope entravant ses aptitudes et capacités de manière à rendre dangereuse la circulation sur la voie publique, les peines prévues au paragraphe 1^{er} sont applicables à toute personne qui a, en présentant des signes manifestes de consommation d'une ou plusieurs des substances susmentionnées, conduit un véhicule ou un animal sur la voie publique ou qui a, comme piéton, été impliquée dans un accident survenu sur la voie publique.

Paragraphe 5

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

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

Paragraphe 6

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

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

Paragraphe 7

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

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

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

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

Art. 13.

1. Le juge saisi d'une ou de plusieurs infractions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions, pourra prononcer une interdiction de conduire de huit jours à un an en matière de contraventions et de trois mois à quinze ans en matière de délits ou de crimes.

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

1*bis*. Cette interdiction peut également être prononcée contre des mineurs ayant atteint l'âge de 16 ans lorsqu'ils comparaissent devant le tribunal de la jeunesse.

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

- a) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- b) le trajet d'aller et de retour effectué entre la résidence principale, une résidence secondaire présentant un caractère de stabilité ou tout autre lieu où la personne concernée se rend de façon habituelle pour des motifs d'ordre familial et le lieu du travail.

Le trajet visé au point b) de la phrase précédente peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier ou pour déposer ou reprendre son enfant ou l'enfant qui vit en communauté domestique avec la personne concernée, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle.

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'interdiction de conduire provisoire prévue au paragraphe 3 ainsi qu'en cas de demande de mainlevée de l'interdiction de conduire provisoire dans les conditions de l'article 14.

2. L'interdiction de conduire prononcée par une décision judiciaire ayant acquis l'autorité de la chose jugée produira ses effets à partir du jour à fixer par le procureur général d'Etat, suivant les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

L'interdiction de conduire judiciaire ne produit cependant pas d'effets durant l'exécution d'une peine privative de liberté ou durant une suspension du droit de conduire conformément à l'article 2*bis*.

3. L'interdiction de conduire pourra être prononcée à titre provisoire par le juge d'instruction sur requête du procureur d'Etat contre une personne poursuivie pour infraction à la présente loi ou pour délit ou crime joint à une ou plusieurs contraventions à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. La compétence du juge d'instruction est également donnée en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum même si l'infraction n'est pas passible des peines prévues au point 3, deuxième alinéa de l'article 11*bis*.

4. L'ordonnance du juge d'instruction prononçant une interdiction de conduire produira ses effets à partir du jour de la notification qui se fera dans les formes prévues pour les notifications en matière

répressive délivrées à la requête du ministère public. Cette interdiction durera tant qu'il n'y aura pas une décision de mainlevée ou un jugement ou arrêt passé en force de chose jugée.

5. Toutefois, en cas de condamnation à l'interdiction de conduire, l'effet de l'interdiction provisoire cesse, nonobstant appel, lorsque par l'imputation de l'interdiction provisoire déjà subie, l'interdiction prononcée par la juridiction de jugement sera apurée. Si la juridiction de jugement ne prononce pas d'interdiction de conduire, l'effet de l'interdiction provisoire cesse immédiatement et nonobstant appel.

6. En cas d'interdiction par la juridiction de jugement, la durée de l'interdiction provisoire déjà subie est imputée de plein droit sur l'interdiction prononcée par jugement ou arrêt.

7. Les interdictions de conduire à raison de plusieurs infractions à la présente loi et à la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou de délits ou de crimes qui se sont joints à ces infractions seront toujours cumulées.

8. Si par suite de concours d'infraction, les peines privatives de liberté et les amendes prévues par la présente loi ne sont pas prononcées, l'interdiction de conduire l'est néanmoins dans les conditions qui sont déterminées par la présente loi.

9. L'interdiction de conduire judiciaire des véhicules emporte retrait des permis de conduire nationaux, civils et militaires, délivrés par les autorités luxembourgeoises et du permis de conduire international. Les modalités de ce retrait seront déterminées par règlement grand-ducal.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.

10. Le permis de conduire délivré à une personne dont le droit de conduire a été retiré, suspendu ou annulé, ou à qui l'obtention, le renouvellement ou la transcription de ce permis a été refusé en application de la loi luxembourgeoise, n'est pas valable au Luxembourg aussi longtemps que la décision de retrait, de suspension, d'annulation ou de refus produit ses effets. Cette décision comporte l'interdiction de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur sur toutes les voies publiques et vaut même à l'égard de titulaires de permis de conduire nationaux étrangers ou de permis de conduire internationaux délivrés à l'étranger.

Lorsque la décision précitée s'applique au titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou au titulaire d'un permis de conduire délivré par un Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, le permis de conduire n'est pas non plus valable à l'étranger.

11. En cas d'interdiction de conduire judiciaire ainsi que de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire par décision administrative, le procureur général d'Etat fait retirer le ou les permis de conduire qui se trouvent en possession de la personne qui fait l'objet de la mesure et provoque le signalement de celle-ci. Lorsque l'interdiction de conduire judiciaire ou la suspension du droit de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, il provoque le signalement de celle-ci.

Le refus de remettre le ou les permis de conduire aux membres de la police grand-ducale chargés de l'exécution du retrait est puni d'une amende de 251 à 5 .000 euros. Sont punis de la même peine ceux qui omettent de faire inscrire sur le permis de conduire, dans le délai imparti respectivement par le procureur général d'Etat ou le ministre, la mention de la restriction de son droit de conduire

prononcée par décision judiciaire ou administrative ou la mention de la prorogation ou du renouvellement de la période de stage.

12. Le permis de conduire d'une personne frappée par une interdiction de conduire résultant d'une décision judiciaire, d'un retrait ou d'une restriction du permis de conduire par décision administrative, d'une suspension du droit de conduire sur base de l'article 2bis et d'un retrait immédiat du permis de conduire prévu au paragraphe 14 du présent article n'est pas valable pendant le temps que la mesure produit ses effets.

Toute personne qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans être titulaire d'un permis de conduire valable, est condamnée à une peine d'emprisonnement de huit jours à trois ans et à une amende de 500 à 10 .000 euros ou à une de ces peines seulement.

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

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

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

Si toutefois le conducteur du véhicule est en possession d'un permis périmé correspondant au genre de véhicule conduit, une amende de 25 à 250 euros est prononcée.

~~13. En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, point 1, et paragraphe 6, point 1, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. En cas de constatation dans le chef du conducteur d'un des délits mentionnés à l'article 12, paragraphe 2, point 1, paragraphe 4bis, points 1 et 3, et paragraphe 6, point 1, commis moyennant un véhicule pour la conduite duquel un permis de conduire est requis, les membres de la police grand-ducale procèdent au retrait immédiat du permis de conduire. Il en est de même en cas de constatation d'un dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.~~

Ce retrait vaut interdiction de conduire provisoire. Il ne peut être maintenu que si dans un délai de huit jours à compter du retrait, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, une interdiction de conduire provisoire a été prononcée par le juge d'instruction, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article.

En cas d'impossibilité de procéder au retrait matériel du permis de conduire, cette mesure fait l'objet d'une notification à la personne concernée par les membres de la police grand-ducale. Si le retrait immédiat du permis de conduire concerne une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, celle-ci fait en outre l'objet d'un signalement.

Toutefois, sans préjudice de l'application du paragraphe 3, le retrait immédiat du permis de conduire n'est pas effectué lorsque le dépassement de la vitesse est constaté au moyen du système CSA.

Art. 14.

Pour autant qu'il n'en est pas autrement disposé dans la présente loi, le livre premier du code pénal ainsi que les dispositions de la loi modifiée du 18 juin 1879 portant attribution aux cours et tribunaux de l'appréciation des circonstances atténuantes sont applicables aux infractions prévues par la présente loi et ses règlements d'exécution.

La confiscation spéciale prévue par ~~les articles 42 et 43~~ l'article 31 du code pénal est facultative pour le juge.

Le jugement qui ordonne la confiscation du véhicule prononcera, pour le cas où celle-ci ne pourrait être exécutée, une amende qui ne dépassera pas la valeur du véhicule. Cette amende aura le caractère d'une peine.

Indépendamment des règles de droit commun en matière de saisie prévues au Code d'instruction criminelle, les membres de la police grand-ducale qui constatent l'infraction ont le droit de saisir le véhicule susceptible d'une confiscation ultérieure ; cette saisie ne peut être maintenue que si elle est validée dans les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, par ordonnance du juge d'instruction. L'ordonnance du juge d'instruction validant la saisie d'un véhicule susceptible de confiscation ultérieure sera notifiée conformément aux formalités prévues aux articles 382 et suivants du Code d'instruction criminelle. Cette saisie durera tant qu'il n'y aura pas une décision de mainlevée ou un jugement ou arrêt passé en force de chose jugée.

La mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire prononcée par le juge d'instruction peut être demandée en tout état de cause, à savoir:

- 1° à la chambre du conseil du tribunal d'arrondissement pendant l'instruction;
- 2° au juge de police, dans le cas de la contravention prévue au premier alinéa « de l'article 13, paragraphe 13 »1;
- 3° à la chambre correctionnelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi ou par la citation directe ou si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 2°;
- 4° à la chambre criminelle du tribunal d'arrondissement lorsque celle-ci se trouve saisie par l'ordonnance de renvoi;
- 5° à la chambre criminelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 4;
- 6° à la chambre correctionnelle de la Cour d'appel, si appel a été interjeté dans l'hypothèse sous 3° ou s'il a été formé un pourvoi en cassation.

Par dérogation à l'alinéa qui précède aucune demande en mainlevée de la saisie et de l'interdiction de conduire provisoire ne peut être présentée pendant les huit jours, y non compris les samedis, dimanches et jours fériés, à compter de la saisie ou du retrait immédiat du permis de conduire prévu à l'article 13, paragraphe 13, hormis les cas où une ordonnance du juge d'instruction a été notifiée avant l'expiration du prédit délai.

La requête sera déposée au greffe de la juridiction appelée à y statuer. Il y sera statué d'urgence et au plus tard dans les trois jours du dépôt, le ministère public et l'inculpé ou son défenseur entendus en leurs explications orales ou dûment appelés.

Les ordonnances de la chambre du conseil du Tribunal d'arrondissement et les jugements du juge de police et de la chambre correctionnelle du Tribunal d'arrondissement pourront être attaqués d'après les dispositions de droit commun prévues au Code d'instruction criminelle.

La levée de la saisie peut être subordonnée à la fourniture d'une caution ou à la consignation d'une somme à titre de garantie; cette garantie ne peut excéder la valeur du véhicule.

Si la saisie se prolonge pendant plus de trois mois, sans que la mainlevée ait été sollicitée, le juge d'instruction peut ordonner la vente du véhicule conformément à l'alinéa 2 de l'article 40 du décret du 18 juin 1811 contenant réglementation générale pour l'administration de la justice en matière criminelle, de police correctionnelle et de simple police. Le produit de la vente sera versé à la caisse des consignations pour être substitué au véhicule saisi en ce qui concerne la confiscation ou la restitution.

Art. 14bis.

Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions qu'il a commises en conduisant ce véhicule.

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

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

Si le véhicule, au moment de l'infraction, était loué à un tiers, celui-ci est tenu de la même obligation.

Art. 15.

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

Des avertissements taxés peuvent également être décernés par les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, habilités à cet effet par le directeur de l'administration des douanes et accises, qui dans l'exercice de leurs fonctions procèdent à la constatation de contraventions à la législation sur les transports routiers, ainsi qu'à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord .

L'avertissement taxé est subordonné à la condition soit que le contrevenant consente à verser immédiatement entre les mains des fonctionnaires préqualifiés la taxe due, soit, lorsque la taxe ne peut pas être perçue sur le lieu même de l'infraction, qu'il s'en acquitte dans le délai lui imparti par sommation. Dans cette deuxième hypothèse le paiement peut notamment se faire dans le bureau de

la police grand-ducale ou par versement au compte postal ou bancaire indiqué par la même sommation.

L'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal ordinaire:

- 1) si le contrevenant est âgé de moins de 18 ans;
- 2) si l'infraction est connexe à un délit de lésions corporelles volontaires ou involontaires ou à un homicide volontaire ou involontaire;
- 3) si le contrevenant n'a pas payé dans le délai imparti;
- 4) si le contrevenant déclare ne pas vouloir ou ne pas pouvoir payer la ou les taxes;
- 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.

En cas de concours réel, il y a autant d'avertissements taxés qu'il y a de contraventions constatées. En cas de concours idéal, la taxe la plus élevée est seule perçue.

Le montant de la taxe ainsi que les modes du paiement seront fixés par règlement grand-ducal qui déterminera aussi les modalités d'application du présent article et qui établira un catalogue groupant les contraventions suivants les montants des taxes à percevoir. Les frais de rappel éventuels font partie intégrante de la taxe.

Le montant à percevoir par avertissement taxé ne peut pas dépasser le maximum des amendes prévues à l'article 7.

Le versement de la taxe dans un délai de 45 jours, à compter de la constatation de l'infraction, augmentée le cas échéant des frais prévus au cinquième alinéa du présent article ou au paragraphe 4 de l'article 17, a pour effet d'arrêter toute poursuite. Lorsque la taxe a été réglée après ce délai, elle est remboursée en cas d'acquiescement, et elle est imputée sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation. Dans ce cas, le paiement de la taxe ne préjudicie pas au sort d'une action en justice.

Art. 16.

Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquiesce pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. Cette somme correspond au montant de l'avertissement taxé. Un règlement grand-ducal en fixe les modalités d'application.

Jusqu'à remise de cette somme, le véhicule conduit par le contrevenant peut être retenu. Il ne peut toutefois être retenu plus de quarante-huit heures sans l'accord du procureur d'Etat. ~~Le conducteur contrevenant et le propriétaire ou détenteur du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.~~ Le conducteur contrevenant et le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule sont solidairement responsables du paiement de ces frais.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux avertissements taxés décernés en application de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Art. 17.

Paragraphe 1^{er}

Indépendamment de l'action pénale, les membres de la police grand-ducale sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique lorsque

- 1) le conducteur d'un véhicule qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la législation routière, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner; dans ce cas, les membres de la police grand-ducale sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.
- 2) le conducteur d'un véhicule qui soit présente un indice grave faisant présumer qu'il se trouve dans un des états alcooliques visés à l'article 12, soit manifeste un comportement caractéristique résultant de l'emploi de produits hallucinogènes ou de drogues ou de la consommation de substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope, dosées à rendre ou à pouvoir rendre dangereuse la circulation sur la voie publique, soit souffre d'infirmités et de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes et capacités de conduire, soit n'est de façon générale pas en possession des qualités physiques requises pour ce faire;
- ~~3) le conducteur ou le propriétaire ou détenteur d'un véhicule omet de déplacer le véhicule sur première réquisition d'un membre de la police grand-ducale;~~
- 3) le conducteur, le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule omet de déplacer le véhicule sur première réquisition d'un membre de la Police grand-ducale;
- ~~4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10% du poids total maximum autorisé, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation.~~
- 4) le conducteur ne peut pas présenter de permis de conduire valable ou le véhicule qu'il conduit présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent du poids total maximum autorisé ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation, soit une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement.
- 5) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.
- 6) l'amende forfaitaire prévue par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés n'a pas été payée dans le délai imparti et ne fait pas l'objet d'une réclamation.

Les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont en droit d'immobiliser un véhicule sur la voie publique, soit en enlevant au conducteur les clés de contact, soit en procédant à l'immobilisation du véhicule au moyen d'un système mécanique, lorsque

- 1) le conducteur d'un véhicule qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui est en infraction à la législation routière, pour autant que sont concernés l'aménagement des véhicules et de leurs chargements, les plaques d'immatriculation, les numéros d'identification ou les documents de bord, ou à la législation sur les transports routiers, omet de payer l'avertissement taxé ou, à défaut, de régler la somme à consigner; dans ce cas, les fonctionnaires de l'administration des douanes et accises sont également en droit de retenir les documents de bord du véhicule, jusqu'au paiement de l'avertissement taxé ou du règlement de la somme à consigner.
- ~~2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10% de la masse maximale autorisée, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation;~~
- 2) le véhicule présente soit une irrégularité grave au point de vue des documents de bord, soit une surcharge de plus de 10 pour cent de la masse maximale autorisée ou en cas de constatation d'une surcharge non conforme aux prescriptions de l'autorisation de transport exceptionnelle ou de circuler, soit un défaut technique manifeste de nature à mettre gravement en danger la circulation, soit une modification d'une composante technique essentielle qui présente une incidence négative sur l'environnement.
- 3) lors d'un contrôle technique routier il est constaté une ou plusieurs déficiences ou non-conformités critiques, que le conducteur omet de payer le tarif mis en compte par l'organisme chargé du contrôle technique routier en cas de constatation d'une ou plusieurs déficiences ou non-conformités critiques ou majeures ou que l'entreprise au sens de l'article 2, point 4, du règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil ou le conducteur refuse de coopérer et de donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle.
- 4) la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.
- 5) l'amende forfaitaire prévue par la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés n'a pas été payée dans le délai imparti et ne fait pas l'objet d'une réclamation.

Paragraphe 2

Les fonctionnaires de la police grand-ducale peuvent mettre en fourrière un véhicule dans l'une des hypothèses sous 1), 3) et 4) du premier alinéa ou dans l'une des hypothèses du second alinéa du paragraphe 1^{er} ainsi que lorsqu'un véhicule est abandonné sur la voie publique ou y est arrêté, stationné ou parké en contravention aux dispositions légales ou réglementaires prises dans l'intérêt de la fluidité de la circulation routière ou de la sécurité publique, notamment quand il constitue une gêne ou un danger pour la circulation routière ou pour l'accès aux propriétés publiques ou privées longeant la voie publique, qu'il est immobilisé sur un emplacement réservé aux véhicules servant aux transports d'handicapés physiques ou aux véhicules à l'arrêt, en vue notamment d'effectuer l'approvisionnement des commerces avoisinants, ou qu'il compromet la tranquillité ou l'hygiène publiques ou l'esthétique des sites et paysages.

Dans le cas d'un véhicule immobilisé à la suite d'un cas de force majeure sur la grande voirie ou sur une route nationale située en dehors des agglomérations, les membres de la Police grand-ducale peuvent mettre en fourrière le véhicule, lorsque celui-ci est immobilisé pendant une durée de plus de 24 heures au même endroit de la voie publique. Toutefois, lorsque le véhicule y immobilisé affecte sensiblement la sécurité routière ou la fluidité du trafic, il peut être mis en fourrière dès le moment de son immobilisation, à condition que son propriétaire ou détenteur n'a pas pu être contacté par les membres de la police grand-ducale ou n'a pas obtempéré à leur ordre de le déplacer.

Sauf empêchement dû à une circonstance majeure, tout véhicule immobilisé par un fonctionnaire de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises doit être mis en fourrière au plus tard dans les 72 heures de son immobilisation.

Paragraphe 3

En vue de sa mise en fourrière, les membres de la police grand-ducale pourront, en cas de besoin, ouvrir ou faire ouvrir les portières du véhicule aux frais et risques du contrevenant. Ils pourront conduire le véhicule ou le faire transporter ou remorquer vers le lieu de la mise en fourrière.

Au cas où il n'est pas en état de circuler dans des conditions normales de sécurité, ou qu'il y a une irrégularité grave du point de vue des documents de bord, le véhicule doit être remorqué ou transporté.

La mise en fourrière est constatée par procès-verbal qui comporte l'indication sommaire des circonstances et conditions dans lesquelles la mesure a été exécutée, et qui est sans délai dressé et transmis au procureur d'Etat.

Paragraphe 4

Les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière sont fixés par le ministre de la Justice et comptabilisés au profit de l'Etat par les soins de l'administration de l'Enregistrement et des Domaines selon des modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Lorsque l'infraction à l'origine de la mise en fourrière donne lieu à une action publique qui aboutit à une décision judiciaire, lesdits frais sont recouverts comme frais de justice. En cas d'acquiescement du prévenu, toute somme dont il s'est éventuellement acquitté lui est restituée.

Il est de même des frais de destruction d'un véhicule dans les conditions du paragraphe 7.

Paragraphe 5

Lorsque les frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière sont payés, et que le montant du ou des avertissements taxés a été réglé, le véhicule peut être retiré de la fourrière. Le véhicule peut également être retiré de la fourrière en vue de le transférer dans un atelier pour y subir les réparations de la ou des déficiences constatée(s) lors d'un contrôle technique routier ou afin de le présenter au contrôle dans un centre de contrôle technique, le tarif afférent étant réglé.

Lorsque le ou les avertissements taxés sont remplacés par un procès-verbal ordinaire dans les conditions de l'alinéa 3 de l'article 15, le véhicule peut être retiré de la fourrière, dès que le procès-verbal a été dressé.

Toutefois, le conducteur d'un véhicule n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ne peut retirer son véhicule de la fourrière que si le procureur d'Etat, averti dans les 48 heures de l'immobilisation de la voiture, a marqué son accord à ce que le véhicule soit retiré ou après règlement

de la somme à consigner ainsi que des frais d'enlèvement et de garde résultant de la mise en fourrière ou de l'amende et des frais de justice auxquels il a été condamné, à moins que le conducteur n'ait bénéficié d'un jugement d'acquiescement ou que l'action publique ne soit éteinte à son égard.

~~Cependant dans l'hypothèse de l'alinéa précédent du présent paragraphe le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule peut en vue de retirer son véhicule d'une fourrière exercer les recours prévus à l'article 14 en cas de saisie d'un véhicule ou d'interdiction de conduire prononcées par ordonnance d'un juge d'instruction.~~

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

Paragraphe 6

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

~~Les investigations opérées en vue de contacter le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule sont constatées dans un rapport.~~

~~En cas d'impossibilité de contacter le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule, ce véhicule peut de l'accord du procureur d'Etat être considéré comme délaissé.~~

Paragraphe 6

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

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

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

Paragraphe 7

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

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

Tel est également le cas lorsque le conducteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg et qui a été condamné du chef de l'infraction qui a donné lieu à la mise en fourrière du véhicule conduit par lui n'a pas réglé l'amende et les frais de justice dans les 30 jours à partir du jugement même s'il s'agit d'un jugement rendu par défaut.

Paragraphe 8

Les véhicules délaissés sont remis à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines. Lorsqu'il y a lieu à aliénation, elle se fera dans les formes établies pour les ventes d'objets mobiliers.

Si les véhicules ne trouvent pas de preneur, ils peuvent être livrés à la destruction. Les modalités de la destruction sont fixées par règlement grand-ducal.

Peuvent être vendus sans observation préalable des formes établies pour les ventes d'objets mobiliers, ou être livrés à la destruction, les véhicules que le procès-verbal d'infraction ou de mise en fourrière a expressément constatés comme constituant une épave sans valeur appréciable, notamment ceux qui sont dépourvus de moteur, de roues ou de pneus, ou d'organes ou de parties essentiels et dont la réparation ou la mise en état s'avère à l'évidence matériellement ou économiquement impossible.

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

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

Art. 17bis.

Les certificats de contrôle technique délivrés avant le 1^{er} février 2016 restent valables pendant la durée de validité y inscrite. La durée de validité des certificats de contrôle technique délivrés à partir de la date susmentionnée pour des véhicules routiers soumis au contrôle technique et immatriculés avant cette date est calculée comme si le véhicule concerné avait été soumis dès son immatriculation au Luxembourg à la périodicité légale applicable à partir du 1^{er} février 2016.

Art. 18.

La loi du 3 août 1953 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques est abrogée. Elle reste applicable pour l'appréciation des infractions commises avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Les dispositions de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1950 portant règlement de la circulation sur les voies publiques modifiées par l'arrêté grand-ducal du 23 décembre 1950, resteront applicables jusqu'à la mise en vigueur des règlements d'administration publique prévus par les articles 1^{er}, 3, 10, 12, 13 et 15 de la présente loi.

Disposition abrogatoire. – Dans les agglomérations, les limitations de vitesse introduites avant le 1^{er} juillet 1992 sont supprimées, à l'exception de celles applicables dans les zones piétonnes et les zones résidentielles.

Version coordonnée

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

Art. 1^{er}. Champ d'application

La présente loi s'applique à l'activité de conduite:

- a) des ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, et
- b) des ressortissants d'un pays tiers employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg,

ci-après dénommés «conducteurs» effectuant des transports par route sur la voie publique du Grand-Duché de Luxembourg, au moyen de:

- véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories C1, « C1E », C ou « CE », telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent;
- véhicules requérant la détention d'un permis de conduire d'une des catégories D1, « D1E », D ou « DE », telles que définies par la directive 2006/126/CE ou un permis reconnu comme équivalent.

Art. 2. Exemptions

(1) La présente loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules :

- a) dont la vitesse maximale autorisée ne dépasse pas 45 km/h ;
- b) affectés aux services de l'Armée, de la Police grand-ducale, du Corps grand-ducal d'incendie et de secours, ou placés sous le contrôle de ceux-ci, et des services de transport d'urgence en ambulance, lorsque le transport est effectué aux fins des tâches qui ont été assignées à ces services ;
- c) subissant des tests sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, ou les conducteurs des véhicules neufs ou transformés non encore mis en circulation ;
- d) pour lesquels un permis de conduire des catégories D ou D1 est exigé, qui sont conduits, sans passagers, par un agent de maintenance vers ou depuis un centre de maintenance situé à proximité de la plus proche base de maintenance utilisée par le transporteur, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;
- e) utilisés en cas d'urgence ou affectés à des missions de sauvetage, y compris les véhicules utilisés pour le transport non commercial d'aide humanitaire ;
- f) utilisés pour l'apprentissage et de l'examen pratique de conduite en vue de l'obtention d'un permis de conduire ou dans le cadre des formations en vue de l'obtention du certificat de formation prévu à l'article 3, pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport commercial de marchandises et de voyageurs ;
- g) utilisés pour le transport non commercial de voyageurs ou de marchandises ;

h) transportant du matériel, de l'équipement ou des machines destinés à être utilisés par les conducteurs dans l'exercice de leurs fonctions, à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale des conducteurs.

En ce qui concerne le point f), la loi ne s'applique pas aux personnes souhaitant obtenir un permis de conduire ou le certificat de formation prévu à l'article 3, lorsqu'elles suivent dans le cadre de leur emploi une formation supplémentaire à la conduite, à condition que ces personnes soient accompagnées par un tiers titulaire du certificat de formation prévu à l'article 3 ou par un instructeur de conduite, pour la catégorie du véhicule utilisé aux fins dudit point.

(2) La loi ne s'applique pas lorsque toutes les conditions suivantes sont remplies :

a) la conduite des véhicules a lieu dans des zones rurales aux fins de l'approvisionnement de la propre entreprise du conducteur et que ce trajet n'excède pas dix kilomètres ;

b) le conducteur ne propose pas de services de transport.

(3) La loi ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules utilisés, ou loués sans chauffeur, par des entreprises d'agriculture, d'horticulture, de sylviculture, d'élevage ou de pêche pour le transport de marchandises dans le cadre de leur activité professionnelle spécifique, sauf si la conduite relève de l'activité principale du conducteur ou si le véhicule est conduit sur une distance supérieure de 100 kilomètres à partir du lieu d'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, le loue ou l'achète par crédit-bail .

(4) Dans le cadre de la présente loi, dès que la conduite du véhicule constitue plus de 30 **pour cent** du temps de travail du conducteur sur un mois glissant, celle-ci est à considérer comme activité principale.

Art. 3. Qualification initiale et formation continue

L'activité de conduite, telle que définie à l'article 1er, est subordonnée à une obligation de qualification initiale et à une obligation de formation continue. Ces formations doivent être dispensées dans un centre de formation agréé, ci-après dénommé « le centre », par le ministre ayant les transports dans ses attributions, ci-après « le ministre ». A cette fin, il est prévu:

1. un système de qualification initiale

La qualification initiale comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Le financement de la qualification initiale est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.

2. un système de qualification initiale accélérée

La qualification initiale accélérée comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La qualification initiale accélérée se clôture par un examen théorique dont les modalités sont déterminées par règlement grand-ducal.

En cas de réussite de cet examen, la qualification initiale accélérée est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

Le financement de la qualification initiale accélérée est pris entièrement en charge par l'Etat suivant les modalités arrêtées par voie contractuelle avec le centre.

3. un système de formation continue

La formation continue doit permettre aux titulaires du certificat de formation dont question aux points 1. et 2. ou d'un document reconnu comme équivalent par le ministre, de mettre à jour les connaissances essentielles pour leur métier, en mettant l'accent sur la sécurité routière, sur la santé et la sécurité au travail et sur la réduction de l'incidence de la conduite sur l'environnement.

La formation continue comporte la fréquentation obligatoire de cours de formation dont le programme et les modalités sont déterminés par règlement grand-ducal.

La formation continue est sanctionnée par la délivrance d'un certificat de formation selon les modalités à déterminer par règlement grand-ducal.

~~Les certificats de formation dont question ci-avant correspondent au niveau 2 de la structure des niveaux de formation prévu à l'annexe I de la décision 85/368/CEE du Conseil du 16 juillet 1985 concernant la correspondance des qualifications de formation professionnelle entre Etats membres des Communautés européennes. Ils ont une durée de validité de cinq ans.~~

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

Le financement de la formation continue est pris en charge pour un tiers par l'Etat. Deux tiers du financement de la formation continue sont pris en charge par l'employeur par lequel le conducteur est embauché. Les modalités du remboursement par l'Etat sont arrêtées par voie contractuelle avec le centre de formation.

Art. 4. Conducteurs exemptés de la qualification initiale

Sont exemptés de l'obligation de qualification initiale, les conducteurs qui sont:

- a) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories D1, « D1E », D ou « DE » ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi;
- b) titulaire d'un permis de conduire d'une des catégories C1, « C1E », C ou « CE » ou d'un permis reconnu comme équivalent, délivré avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 5. Lieu de la formation

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a), qui ont leur résidence normale, telle que définie par la directive 2006/126/CE précitée, au Grand-Duché de Luxembourg, obtiennent la qualification initiale prévue à l'article 3, sous 1., ou la qualification initiale accélérée prévue à l'article 3, sous 2., au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous b) qui sont, soit employés ou utilisés par une entreprise établie au Grand-Duché de Luxembourg, soit titulaires d'un permis de travail délivré par les autorités compétentes luxembourgeoises, obtiennent ces qualifications au Grand-Duché de Luxembourg.

Les conducteurs visés à l'article 1er, sous a) et b), suivent la formation continue prévue à l'article 3, sous 3., dans l'Etat membre de l'Union européenne où ils ont leur résidence normale ou dans l'Etat membre où ils travaillent.

Art. 6. Organismes de formation

(1) Le Gouvernement peut charger de l'exclusivité des formations prévues par la présente loi un ou plusieurs organismes publics ou privés. Les organismes doivent être titulaires d'un agrément délivré par le ministre.

(2) Cet agrément n'est accordé que sur demande écrite adressée au ministre. La demande doit être accompagnée des pièces suivantes:

- un programme de qualification et de formation adéquat précisant les matières enseignées et indiquant le plan d'exécution et les méthodes d'enseignement envisagées;
- les qualifications des enseignants et instructeurs;
- des informations sur les locaux où les cours ont lieu, sur les matériaux pédagogiques, sur les moyens mis à disposition pour les travaux pratiques, sur le parc de véhicules utilisés;
- les conditions de participation aux cours.

(3) L'enseignement de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des enseignants. Toutefois, l'enseignement pratique de conduite de la qualification initiale et de la formation continue est assumé par des instructeurs.

Le centre de formation peut recourir en tout ou en partie à des enseignants ou instructeurs tiers qui doivent présenter les aptitudes et qualifications appropriées pour l'enseignement à dispenser dans le cadre de la présente loi.

Les conditions d'agrément que les enseignants et les instructeurs doivent remplir sont fixées par règlement grand-ducal.

(4) Aux fins de l'obtention de l'agrément, l'organisme doit

- avoir fait l'objet d'une certification d'assurance qualité suivant les normes arrêtées par voie de règlement grand-ducal;
- exploiter un centre de formation qui comporte des pistes d'exercice ainsi qu'un immeuble abritant des services administratifs, des salles de formation et des installations sanitaires en nombre suffisant répondant à des critères appropriés de sécurité et aux exigences des cours de formation dispensés .
- conclure les assurances pour couvrir la responsabilité qu'il peut encourir pour tout préjudice causé soit par son propre fait, sa faute, sa négligence ou son imprudence, soit par le fait des personnes dont il doit répondre ou des choses qu'il a sous sa garde.

L'organisme doit par ailleurs tenir un registre de sécurité qui comprend l'ensemble des documents, tels que plans, certificats, contrats, évaluations ainsi que toutes autres informations et données renseignant sur l'état de sécurité du centre de formation de même que sur les mesures et moyens de protection et de prévention mis en œuvre. Ce registre doit comporter en outre un relevé à jour des accidents et incidents survenus à l'occasion d'activités de formation prévues par la présente loi.

Chaque accident ou incident ayant entraîné ou failli entraîner une atteinte grave à l'intégrité physique d'une ou de plusieurs personnes présentes dans le centre de formation ou dans ses alentours immédiats doit faire l'objet d'une enquête. Le rapport d'enquête doit comprendre au moins une description du déroulement de l'événement ainsi qu'une analyse des causes apparentes ou possibles évoquant notamment d'éventuels défauts d'entretien, d'organisation ou de comportement. Il doit par ailleurs énoncer les mesures et moyens susceptibles de contribuer à prévenir à l'avenir des accidents ou incidents analogues.

(5) Le ministre peut charger une commission et nommer des experts pour procéder aux vérifications requises et pour émettre un avis en vue de la délivrance ou du renouvellement de l'agrément.

(6) L'agrément est valable pour une durée de 5 ans. En vue du renouvellement de l'agrément, l'organisme de formation doit au plus tard trois mois avant l'expiration de la validité adresser une demande de renouvellement au ministre conformément aux dispositions prévues au présent article.

L'agrément peut être retiré ou suspendu si les conditions d'agrément ne sont plus remplies. L'instruction des dossiers en matière de retrait ou de suspension d'un agrément a lieu conformément aux dispositions du paragraphe précédent.

(7) L'agrément du centre est requis en cas d'établissement nouveau et en cas de modernisation, de réaménagement ou d'extension importants intervenant ultérieurement.

(8) Les frais de la procédure d'agrément sont à charge du requérant.

(9) Les conditions auxquelles doivent répondre les matières à enseigner ainsi que les infrastructures et l'équipement du centre sont déterminées par règlement grand-ducal.

(10) Sur demande motivée de l'organisme de formation, le ministre peut temporairement dispenser celui-ci de l'application d'une ou de plusieurs des dispositions de la présente loi et délivrer un agrément provisoire. Une telle dispense ne peut être accordée que de cas en cas pour des exigences déterminées et uniquement lorsque l'efficacité et le déroulement légal de la qualification initiale et de la formation continue n'en sont pas affectés ni entravés.

Art. 6bis. Banque de données nationale et échange de données

(1) Les informations relatives aux certificats de formation délivrés ou retirés prévus à l'article 3, les renseignements contenus dans ces certificats ainsi que les informations concernant les procédures administratives relatives à ces certificats sont reprises dans la banque de données nationale relative au permis de conduire tenu par le ministre en exécution du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

(2) Dans la banque de données visée au paragraphe 1^{er} figurent toutes les données nécessaires pour les finalités suivantes:

1. permettre le contrôle du respect des dispositions de la directive 2003/59/CE relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi que de la présente loi et de ses règlements d'exécution ;
2. émission et gestion administrative des certificats de formation prévus à l'article 3 ;
3. échange d'informations relatif au certificats de formation prévus à l'article 3 avec les réseaux

électroniques nationaux des autres États membres de l'Union européenne tel que prévue à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.

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

Le Centre des technologies de l'information de l'État, la Société nationale de circulation automobile ainsi que les organismes de formation prévus à l'article 6 ont la qualité de sous-traitant conformément aux dispositions de l'article 4, point 8), du règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données).

(4) Les organismes de formation prévus à l'article 6 transmettent aux fins de la présente loi les informations suivantes au ministre:

1. pour la formation prévue à l'article 3, points 1. et 2., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours, le type de cours et les notes d'examen du candidat ;
2. pour la formation prévue à l'article 3, point 3., le nom et le prénom du candidat, le numéro du permis de conduire du candidat, la date du cours et le type de cours.

(5) Le ministre peut communiquer les données contenues dans la banque de données aux banques de données des autres États membres de l'Union européenne et de l'Espace Économique Européen participant au réseau d'exécution prévu à l'article 10bis de la directive 2003/59/CE précitée.

(6) Dans le cadre de la finalité visée par le paragraphe 2, point 1., les membres de la Police grand-ducale et les agents de l'Administration des douanes et accises visés à l'article 7, paragraphe 3, sont autorisés à consulter les données contenues dans la banque de données.

Art. 7. Dispositions pénales

(1) Toute personne soumise aux obligations instaurées par la présente loi, qui conduit un véhicule sur les voies publiques sans y satisfaire est condamnée à une peine d'emprisonnement de 8 jours à 3 ans et à une amende de 251 à 10 .000 euros ou à une de ces peines seulement.

~~Est puni des mêmes peines le fait de tolérer comme propriétaire ou détenteur d'un véhicule la conduite de ce véhicule sur les voies publiques par une personne ne remplissant pas les conditions de qualification visées à l'article 3 de la présente loi.~~

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

(2) Tout conducteur soumis aux obligations instaurées par la présente loi doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière les documents attestant qu'il a rempli ces mêmes obligations. Toute personne qui n'obtempère pas à une telle réquisition est punie d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois l'amende peut être remplacée par un avertissement taxé dans les conditions de l'article 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

(3) Les membres de la police grand-ducale ainsi que les agents de l'Administration des douanes et accises agissant dans le cadre des contrôles de véhicules effectués dans l'exercice des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les transports routiers et la circulation routière sont chargés de contrôler l'exécution des dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution et de dresser procès-verbal des infractions.

Art. 8. Dispositions transitoires

Les conducteurs suivants doivent suivre une première formation continue:

- a) les titulaires d'un certificat de formation visé à l'article 3, sous 1. et 2., dans les cinq ans qui suivent la date de délivrance du certificat de formation;
- b) les conducteurs visés à l'article 4, sous a), avant le 10 septembre 2015;
- c) les conducteurs visés à l'article 4, sous b), avant le 10 septembre 2016.

Art. 9. Reclassement des terrains domaniaux

Les terrains domaniaux inscrits sous les numéros cadastraux «44/8294, 78/8297, 1829/8305, 1761/8302 et 1761/8300 » dans la section B de la Commune de Sanem, acquis en vue de l'implantation d'activités industrielles en vertu de la loi du 27 juillet 1993 ayant pour objet 1. le développement et la diversification économiques et 2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 21 février 1997, en vigueur au moment de l'acquisition, sont réaffectés à la réalisation d'un centre de formation dont question à l'article 6.

Art. 10. Modification de la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009

Aux tableaux annexés à la loi du 19 décembre 2008 concernant le budget des recettes et des dépenses de l'Etat pour l'exercice 2009, la section 53 .1 « Circulation et Sécurité routières » est complétée par un article budgétaire 74 .060 libellé comme suit:

« Remboursement à la société chargée de la construction et de l'exploitation des frais de planification, de construction et d'exploitation d'un centre de formation pour conducteurs professionnels (Crédit non limitatif et sans distinction d'exercice) »,

doté d'un crédit de 6,5 millions euros.

Art. 11. Intitulé de citation

La référence à la présente loi peut se faire sous une forme abrégée en recourant à l'intitulé suivant : « Loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ».

Version coordonnée

du projet de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés

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 et des réclamations ainsi que les travaux et services administratifs inhérents au système CSA. Le traitement des réclamations est opéré sous le contrôle du procureur d'État à qui elles ont été notifiées.

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.;~~

2. identifier le conducteur, le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation 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 et les amendes forfaitaires prévues à l'article 6 ;

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 et les amendes forfaitaires ;

6. gérer les consignations visées à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 5 ;

7. 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.

8. transmettre à l'Administration de l'enregistrement et des domaines les données nécessaires pour procéder, le cas échéant, au recouvrement des amendes forfaitaires.

~~(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.~~

(2) Au sens de la présente loi, on entend par « donnée », toute donnée à caractère personnel telle que définie à l'article 2, paragraphe 1^{er}, point 1^o de la loi du 1^{er} août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

(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 de procédure pénale.

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.

Les appareils automatiques visés à l'alinéa 1^{er} peuvent se présenter sous forme fixe ou mobile et peuvent être conçus pour mesurer :

1. la vitesse des véhicules en rapprochement ou en éloignement ;

2. soit la vitesse moyenne des véhicules entre deux points ;

3. 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 ;

4. la distance par rapport au véhicule qui précède correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes ;

5. 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.

Ces comportements et situations de fait peuvent être constatés et enregistrés simultanément par un seul appareil.

(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 de procédure pénale, 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 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.~~

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

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 responsabilité pécuniaire prévue à l'alinéa 1 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 incombe au locataire, sous les réserves prévues au paragraphe 2.~~

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

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 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 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 ou de l'amende forfaitaire prévue à l'article 6, paragraphe 3, la personne pécuniairement responsable conformément au paragraphe 1^{er} reconnaît avoir commis l'infraction. Dans ce cas les dispositions de l'alinéa 1 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 du conducteur du véhicule au moment de l'infraction.

En cas de poursuite, en cette qualité, de la personne pécuniairement redevable devant la juridiction compétente pour statuer sur l'infraction, celle-ci ne pourra retenir sa responsabilité pénale et ne pourra que prononcer une condamnation à régler un montant équivalent à celui de l'amende encourue par le conducteur pénalement responsable. Les règles sur la contrainte judiciaire ne sont pas applicables à cette condamnation.

Art. 5. Avertissement taxé.

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

(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 quarante-cinq jours par versement ou par virement au compte postal ou bancaire indiqué dans le courrier prévu par l'article 5 ou par carte bancaire. Le délai de quarante-cinq jours court à partir de la date du courrier prévu par l'article 5.

À défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu à l'alinéa précédent, l'information prévue à l'article 5 est envoyée à la personne redevable du paiement de l'avertissement taxé, par lettre recommandée, avec des précisions quant aux conséquences en cas de non-paiement dans un délai de quarante-cinq jours 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. Le modèle de la prédite lettre est fixé par règlement grand-ducal.

(2) À défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction donnant lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé est remplacé par un procès-verbal en application de l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955.

(3) À défaut de paiement ou de contestation dans le délai de quarante-cinq jours prévu au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, de l'avertissement taxé décerné pour une infraction ne donnant pas lieu à une réduction de points sur le permis de conduire, l'avertissement taxé n'est, par dérogation à l'article 15, alinéa 4, de la loi précitée du 14 février 1955, pas remplacé par un procès-verbal, et la personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 est déclarée redevable, sur décision écrite du procureur d'État, d'une amende forfaitaire correspondant au double du montant de l'avertissement taxé. Sous réserve de la réclamation formée conformément à l'alinéa 5, la décision d'amende forfaitaire du procureur d'État vaut titre exécutoire. La personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions de l'article 5 est avisée de la décision d'amende forfaitaire, ainsi que du droit de réclamation contre cette décision, par lettre recommandée.

L'amende forfaitaire est payable dans un délai de trente jours 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.

À défaut de paiement dans le délai prévu à l'alinéa 2, l'amende forfaitaire est recouvrée par l'Administration de l'enregistrement et des domaines. Celle-ci bénéficie pour ce recouvrement du droit de procéder à une sommation à tiers détenteur conformément à l'article 8 de la loi modifiée du 27 novembre 1933 concernant le recouvrement des contributions directes, des droits d'accise sur l'eau-de-vie et des cotisations d'assurance sociale.

L'action publique est éteinte par le paiement de l'amende forfaitaire. Sauf en cas de réclamation formée conformément à l'alinéa 5, l'amende forfaitaire se prescrit par deux années révolues à compter du jour de la décision d'amende forfaitaire.

La décision d'amende forfaitaire est considérée comme non avenue si, au cours du délai prévu à l'alinéa 2, la personne redevable du paiement de l'avertissement taxé en vertu des dispositions notifie au procureur d'État une réclamation écrite, motivée, accompagnée de l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou des renseignements permettant de l'identifier. La réclamation doit encore être accompagnée de la justification de la consignation auprès de la Police grand-ducale de l'amende

forfaitaire sur le compte indiqué dans l'avis sur la décision d'amende forfaitaire. Ces formalités sont prescrites sous peine d'irrecevabilité de la réclamation.

Le procureur d'État, sauf s'il renonce à l'exercice des poursuites, cite la personne concernée devant le tribunal de police, qui statue sur l'infraction en dernier ressort. En cas de condamnation, le montant de l'amende prononcée ne peut pas être inférieur au montant de l'amende forfaitaire.

En cas de classement sans suite ou d'acquiescement, s'il a été procédé à la consignation, le montant de la consignation est restitué à la personne à qui avait été adressé l'avis sur la décision d'amende forfaitaire ou ayant fait l'objet des poursuites. Il est imputé sur l'amende prononcée et sur les frais de justice éventuels en cas de condamnation.

(4) 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.

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.

(2) Si la personne concernée n'exerce pas son droit d'être entendue dans un délai de quarante-cinq jours, le procès-verbal est transmis au procureur d'Etat compétent. Le délai de quarante-cinq 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.

Art. 7bis. Adresse de notification

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

Les informations dont question aux articles 5 à 7 sont valablement faites à l'adresse figurant au registre national des personnes physiques prévu par la loi modifiée du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques, 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 titulaire, détenteur ou propriétaire de celui-ci. Dans le cas d'une personne morale titulaire du certificat d'immatriculation, détenteur ou propriétaire du véhicule, ces informations sont valablement faites à l'adresse figurant au répertoire

général des personnes physiques et morales créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales.

Art. 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 quarante-cinq jours contester être l'auteur de l'infraction. Ce délai court à partir de la date du courrier prévu par l'article 5, respectivement à partir du jour où la personne concernée a accepté la lettre recommandée prévue à l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} de l'article 6 ou, à défaut, à partir du jour de la présentation de ladite lettre recommandée ou du jour du dépôt de l'avis par le facteur des postes.

À cette fin, elle adresse 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, date de naissance, 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.

La contestation peut également être adressée de façon dématérialisée par le biais de la plateforme interactive sécurisée de l'État. Elle doit comporter une signature électronique avancée sur base d'un certificat qualifié.

(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.

(3) 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.

Un officier ou agent de police judiciaire vérifie si au moins l'une des pièces énumérées au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, points 1 à 4, est versée au formulaire de contestation. En l'absence de la pièce visée, la contestation est rejetée. En l'absence de la pièce visée, la contestation est rejetée. Le délai visé au paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, est suspendu pendant la période de l'examen de la recevabilité.

Si la contestation est recevable, l'officier ou agent de police judiciaire transmet la contestation au procureur d'État qui décide de la suite à donner au dossier.

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

Art. 8bis. Obligation de désignation du conducteur par le représentant légal d'une personne morale

Lorsqu'en application de l'article 4, paragraphe 1^{er}, la responsabilité pécuniaire incombe au représentant légal d'une personne morale, ce dernier est tenu de fournir au Centre les renseignements permettant d'identifier le conducteur du véhicule au moment de l'infraction selon les modalités prévues à l'article 8, à moins qu'il 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.

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 à 8 sont augmentés d'un mois.

Par dérogation aux dispositions prévues aux « articles 5 à 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 à 7 » se fait en application des dispositions de la loi précitée du 19 décembre 2014.

Par dérogation aux dispositions prévues à l'article 6, paragraphe 3, alinéa 3, le recouvrement de l'amende forfaitaire visée à l'article 6, paragraphe 3, peut également se faire conformément à la loi modifiée du 23 février 2010 relative à l'application du principe de la reconnaissance mutuelle aux sanctions pécuniaires ; si la personne concernée réside dans un pays tiers à l'Union européenne et ne possède pas de biens ni de revenus au Luxembourg, le recouvrement se fait conformément aux conventions internationales applicables.

Art 10.

Le Centre procède au traitement des données à caractère personnel qui est nécessaire à l'accomplissement de ses missions qui est effectué conformément aux dispositions de la loi du 1^{er} août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

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

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 déclaration faite dans une intention frauduleuse ou à dessein de nuire dans le cadre de l'application des articles 4, 8 et 8bis est punie d'une amende de 251 à 10 .000 euros.

Le fait de ne pas satisfaire à l'obligation édictée en vertu de l'article 8bis est puni d'une amende de 1 .000 à 10 .000 euros. En cas de récidive dans le délai de trois ans après une précédente condamnation devenue irrévocable, les minima et maxima de l'amende sont doublés.

Quiconque aura volontairement détruit, dégradé ou entravé le fonctionnement d'un appareil automatique sera puni d'une peine d'emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 251 à 5.000 euros. La confiscation des biens qui ont servi à commettre l'infraction pourra être prononcée par le juge dans les conditions de l'article 31, paragraphe 2, 2° du Code pénal.

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 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés. »

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 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ».

Version coordonnée

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

PARTIE I. - Définitions

Art. 1^{er}.

Au sens de la présente loi et des règlements grand-ducaux pris en son exécution, on entend par:

a) « véhicules »: les véhicules destinés à circuler sur le sol et qui peuvent être actionnés par une force mécanique sans être liés à une voie ferrée; tout ce qui est attelé au véhicule est considéré comme en faisant partie.

Sont assimilées aux véhicules, les remorques construites spécialement pour être attelées à un véhicule en vue du transport de personnes ou de choses et qui seront déterminées par un règlement grand-ducal;

b) « assurés »: les personnes dont la responsabilité civile est couverte conformément aux dispositions de la présente loi;

c) « personnes lésées »: les personnes qui ont subi un dommage donnant lieu à l'application de la présente loi, ainsi que leurs ayants droit;

d) « entreprise d'assurances »: une entreprise ayant reçu l'agrément administratif conformément à l'article 6 ou à l'article 23 paragraphe 2 de la directive 73/239/CEE et autorisée à opérer dans la branche d'assurances de la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs;

e) « entreprise d'assurances autorisée »: toute entreprise d'assurances autorisée à opérer au Grand-Duché de Luxembourg dans la branche d'assurances de la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs;

f) « entreprise d'assurances établie »: toute entreprise luxembourgeoise telle que définie à l'article 25 point 1 lettre h) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances et agréée pour la branche d'assurances de la responsabilité civile des véhicules terrestres automoteurs et toute succursale d'une entreprise étrangère telle que définie à l'article 25 point 1 lettre k) de la même loi et agréée ou autorisée à opérer au Grand-Duché de Luxembourg dans la même branche d'assurances;

g) « le Bureau »: le Bureau luxembourgeois des assureurs contre les accidents d'automobiles visé par l'article 24;

h) « assureur »: toute entreprise d'assurances autorisée ainsi que le Bureau;

i) « Etat membre »: un Etat membre de l'Union Européenne;

j) « Pays tiers »: tout pays non membre de l'Union Européenne;

k) « Pays tiers adhérant au système de la carte verte »: pays tiers dont le bureau d'assurance, au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 3 de la directive 72/166/CEE a adhéré au système de la carte verte;

l) «Territoire où le véhicule a son stationnement habituel»:

- le territoire de l'Etat où le véhicule est immatriculé de manière permanente ou temporaire;
ou
- dans le cas où il n'existe pas d'immatriculation pour un genre de véhicule, mais que ce véhicule porte une plaque d'assurances ou un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, le territoire de l'Etat où cette plaque ou signe distinctif sont délivrés;
ou
- ~~- dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'Etat du domicile du détenteur;~~
- dans le cas où il n'existe ni immatriculation ni plaque d'assurance ni signe distinctif pour certains types de véhicules, le territoire de l'Etat du domicile du détenteur, ou à défaut d'un détenteur, le propriétaire du véhicule;
ou
- dans le cas où le véhicule est dépourvu de plaque d'immatriculation ou porte une plaque qui ne correspond pas ou ne correspond plus au véhicule et qu'il a été impliqué dans un accident, le territoire de l'Etat dans lequel l'accident a eu lieu, aux fins du règlement du sinistre par un bureau national d'assurance conformément à l'article 2 paragraphe 2 premier tiret de la directive 72/166/CEE ou par un fonds de garantie conformément à l'article 1^{er} paragraphe 4 de la directive 84/5/CEE; »

m) «Représentant chargé du règlement des sinistres»: toute personne résidant ou établie au Grand-Duché de Luxembourg, désignée par une entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg pour traiter et régler les préjudices:

- subis par une personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg
- et
- résultant d'un accident survenu dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg ou dans un pays tiers adhérant au système de la carte verte
- et
- causés par un véhicule ayant son stationnement habituel dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg et assuré par cette entreprise;

n) «Acte de terrorisme»: opération violente organisée et perpétrée à des fins ou pour des raisons idéologiques, politiques, économiques ou ethniques, exécutée individuellement ou par un ou plusieurs groupes de personnes agissant de leur propre chef pour le compte ou en relation avec une ou plusieurs organisations dans l'intention d'impressionner un gouvernement et/ou de semer la peur parmi toute ou partie de la population;

o) «le Fonds»: le Fonds de Garantie Automobile tel que visé par l'article 15.

PARTIE II. - De l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs

Chapitre 1^{er}. - De l'obligation d'assurance

Art. 2.

1. Les véhicules ne sont admis à la circulation sur la voie publique, les terrains ouverts au public et les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter, que si la responsabilité civile à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance répondant aux dispositions de la présente loi et dont les effets ne sont pas suspendus.

Un règlement grand-ducal pourra exempter de l'obligation de l'assurance certains véhicules considérés comme ne présentant guère de danger.

~~L'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire du véhicule. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.~~

L'obligation de contracter l'assurance incombe au titulaire du certificat d'immatriculation. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du titulaire du certificat d'immatriculation est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne. Pour un véhicule non immatriculé, l'obligation de contracter l'assurance incombe au propriétaire. Si une autre personne a contracté l'assurance, l'obligation du propriétaire du véhicule non immatriculé est suspendue pour la durée du contrat conclu par cette autre personne.

L'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurances autorisée.

2. Les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger sont admis à la circulation au Grand-Duché de Luxembourg à la condition que le Bureau tel que visé à l'article 24 assume lui-même à l'égard des personnes lésées la charge de réparer conformément aux dispositions de la présente loi les dommages causés au Luxembourg par ces véhicules.

Un règlement grand-ducal fixe les modalités d'admission de ces véhicules à la circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

3. Lorsque, pour des conducteurs de véhicules ayant leur stationnement habituel dans les pays étrangers déterminés par règlement grand-ducal, le port du certificat international d'assurance n'est pas exigé, les obligations du Bureau telles que visées au point 2 du présent article sont maintenues même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

Art. 3.

Dans les limites et d'après les modalités prévues par les conventions internationales conclues et à conclure, les véhicules appartenant à une organisation internationale, à un Etat étranger, à un pays membre d'un Etat fédéral, à une autorité publique ou une personne morale d'intérêt public relevant d'un Etat étranger, seront admis à la circulation sur le territoire luxembourgeois sans qu'une assurance ait été conclue, à condition que les organisations ou Etats concernés reconnaissent la juridiction luxembourgeoise et désignent l'autorité ou l'organisme susceptible d'être assigné devant les tribunaux luxembourgeois et chargé de réparer le dommage dans les conditions où l'Etat luxembourgeois serait tenu, s'il s'agissait de ses propres véhicules.

Chapitre 2.- Du contenu du contrat

Art. 4.

Tout contrat d'assurance conclu en exécution de la présente loi est réputé de plein droit couvrir, à l'égard de la personne lésée, tous les risques qui doivent obligatoirement être assurés.

Art. 5.

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

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

2. L'assurance doit comprendre l'indemnisation des dommages causés aux personnes et aux biens par des faits survenus sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, conformément aux dispositions de la présente loi et de ses règlements d'exécution. Elle doit comprendre les dommages causés aux personnes transportées, à quelque titre que ce soit, par le véhicule ayant occasionné le dommage.

Les biens transportés par le véhicule peuvent être exclus de l'assurance.

3. L'assurance doit couvrir les dommages causés en territoire étranger par un véhicule ayant son stationnement habituel au Grand-Duché de Luxembourg, conformément à la loi du pays de survenance du sinistre.

Un règlement grand-ducal détermine la liste des Etats sur le territoire desquels l'assurance doit accorder couverture.

4. L'assurance portant sur une remorque assimilée à un véhicule par l'article 1^{er} littera a) ne doit couvrir que les dommages causés par la remorque non attelée.

5. Sont exclus de la garantie les dommages corporels et matériels résultant des effets directs ou indirects d'explosion, de dégagement de chaleur, d'irradiation, de contamination provenant de la transmutation d'atomes ou de radioactivité, ainsi que des effets de radiations provoqués par l'accélération artificielle de particules nucléaires.

Art. 6.

La garantie doit être accordée dans les limites et aux conditions déterminées par règlement grand-ducal.

Art. 7.

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

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

2. Un règlement grand-ducal détermine les exclusions du bénéfice de l'indemnisation.

3. Un règlement grand-ducal peut fixer les modalités et limites dans lesquelles le contrat d'assurance peut prévoir une contribution personnelle de l'assuré au règlement du dommage. Dans ce cas,

l'assureur n'en demeure pas moins tenu envers la personne lésée au paiement de l'indemnité qui, en vertu du contrat, reste à la charge de l'assuré.

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

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

Art. 8.

1. On ne peut déroger, par convention entre particuliers, aux dispositions de la présente loi, sauf si cette faculté résulte de la disposition même.

2. Un règlement grand-ducal fixe les dispositions impératives auxquelles doivent satisfaire les contrats d'assurance ainsi que les dispositions supplétives applicables à défaut de convention contraire entre parties.

Chapitre 3.- Du règlement des dommages

Art. 9.

1. L'assureur ou le représentant chargé du règlement des sinistres est tenu de présenter à toute personne lésée dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle cette dernière a présenté sa demande d'indemnisation:

- soit une offre d'indemnisation motivée, dans le cas où la responsabilité n'est pas contestée et où le dommage a été quantifié;
- soit une réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande dans les cas où la responsabilité est rejetée ou n'a pas été clairement établie ou lorsque le dommage n'a pas été entièrement quantifié.

2. La personne lésée doit adresser sa demande d'indemnisation à l'assureur ou au représentant chargé du règlement des sinistres dans une des langues officielles du Grand-Duché de Luxembourg. L'assureur ou le représentant chargé du règlement des sinistres doit formuler son offre d'indemnisation ou sa réponse motivée telles que visées au point 1 dans la même langue que celle dans laquelle la demande d'indemnisation lui a été adressée.

Art. 10.

1. Dans le cas où la responsabilité n'est pas contestée et que le dommage a été quantifié et à défaut par l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres d'avoir présenté une offre dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle la demande d'indemnisation lui a été présentée, des intérêts au taux d'intérêt légal luxembourgeois sont dus de plein droit dès l'expiration du délai de trois mois sur le montant de l'indemnisation offerte ou octroyée par le juge à la personne lésée.

2. Dans les cas où la responsabilité est rejetée ou n'a pas été clairement établie ou lorsque le dommage n'a pas été entièrement quantifié et à défaut par l'entreprise d'assurances ou son

représentant chargé du règlement des sinistres d'avoir donné une réponse motivée dans le délai de trois mois à compter de la date à laquelle la demande d'indemnisation lui a été présentée, toute personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg est en droit de présenter sa demande d'indemnisation au Fonds.

3. A défaut par une entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg d'avoir désigné un représentant chargé du règlement des sinistres, toute personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg est en droit de présenter sa demande d'indemnisation directement au Fonds.

Ce droit lui est refusé si elle a présenté une demande d'indemnisation directement à l'entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg et que celle-ci lui ait présenté une offre d'indemnisation ou une réponse motivée dans un délai de trois mois à compter de la présentation de la demande.

4. Les personnes lésées ne peuvent pas présenter une demande d'indemnisation au Fonds si elles ont engagé une action en justice directement à l'encontre de l'entreprise d'assurances ayant assuré la responsabilité civile du véhicule ayant causé l'accident.

5. Le Fonds intervient dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle la personne lésée lui a présenté une demande d'indemnisation, mais cesse d'intervenir si l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres a, par la suite, donné une réponse motivée à la demande.

Art. 11.

S'il y a plusieurs personnes lésées et si le total des indemnités dues excède la somme assurée, les droits des personnes lésées contre l'assureur sont réduits proportionnellement jusqu'à concurrence de cette somme. Cependant, l'assureur qui a versé de bonne foi à une personne lésée une somme supérieure à la part lui revenant, parce qu'il ignorait l'existence d'autres prétentions, ne demeure tenu envers les autres personnes lésées que jusqu'à concurrence du restant de la somme assurée.

Chapitre 4.- De la cessation de la garantie

Art. 12.

~~1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée à l'autorité ou à la personne désignée par le Gouvernement.~~

1. Pour être opposables à la personne lésée, l'expiration, l'annulation, la résiliation, la suspension du contrat ou de la garantie, relatif à un véhicule routier soumis à l'obligation d'immatriculation telle que définie à l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers quelle que soit leur cause, doivent être notifiées par l'entreprise d'assurances autorisée par voie électronique à la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé SNCA, agissant pour le compte du ministre ayant les transports dans ses attributions.

2. Les obligations de l'entreprise d'assurances autorisée à l'égard de la personne lésée subsistent pour les sinistres survenus avant l'expiration d'un délai de seize jours suivant la notification prévue au

paragraphe précédent; ce délai ne peut prendre cours avant le jour qui suit la fin du contrat ou de la garantie.

3. Toutefois, ces obligations cessent de plein droit, sans notification, en ce qui concerne les sinistres survenant:

- a) après l'entrée en vigueur d'une nouvelle assurance couvrant le même risque;
- b) après l'expiration d'un délai de seize jours qui suit l'échéance du terme prévu par un contrat d'assurance, souscrit conformément à la présente loi;
- c) après l'expiration du terme pour lequel a été émis un certificat international d'assurance, lorsque l'obligation assumée par le Bureau, conformément à l'article 2 point 2 est subordonnée à l'existence de ce certificat.

Art. 13.

1. Par dérogation aux dispositions de l'article précédent, en cas de transfert de propriété du véhicule, les stipulations du contrat qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance par le seul effet de transfert sont opposables à la personne lésée.

~~2. Néanmoins si le dommage est causé pendant que le véhicule circule, même illicitement, sous le couvert de la carte d'immatriculation, ou du document en tenant lieu, établie au nom de l'ancien propriétaire, l'entreprise d'assurances de l'ancien propriétaire reste tenue à l'égard de la personne lésée jusqu'aux termes visés aux points 2 et 3 de l'article 12.~~

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

Art. 14.

Par dérogation aux articles 12 et 13, lorsqu'un véhicule fait l'objet d'une mesure de réquisition civile ou militaire, en propriété ou en location, les stipulations du contrat d'assurance qui ont pour objet de mettre fin à l'assurance ou de la suspendre par le seul effet de la réquisition, sont de plein droit opposables à la personne lésée, dès la prise en charge effective par l'autorité qui a pris la mesure de réquisition.

Par le seul fait de la prise en charge, la personne publique au nom de laquelle la réquisition a eu lieu, couvre elle-même la responsabilité à laquelle le véhicule réquisitionné peut donner lieu.

PARTIE III. - Le Fonds de Garantie Automobile

Art. 15.

Le « Fonds de Garantie Automobile » ci-après dénommé le « Fonds », regroupe obligatoirement toutes les entreprises d'assurances autorisées telles que définies à l'article 1^{er} lettre e).

Le Fonds est doté de la personnalité civile.

Art. 16.

Le Fonds a pour mission, dans les limites et aux conditions déterminées par règlement grand-ducal:

1. de réparer les préjudices causés par un véhicule non identifié:

- à une personne lésée du fait d'un accident survenu sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg

ou

- à une personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg du fait d'un accident survenu dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg;

2. de réparer les préjudices résultant d'un accident dont la responsabilité civile à laquelle il donne lieu n'est couverte ni par une assurance conforme à la présente loi ni par un bureau national d'assurance au sens de l'article 1^{er} paragraphe 3 de la directive 72/166/CEE

- si l'accident est survenu au Grand-Duché de Luxembourg et qu'il n'est pas pris en charge par le fonds de garantie de l'Etat membre qui est l'Etat de situation du risque ~~au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances au sens de l'article 43, point 17, c) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances~~

ou

- si l'accident est survenu sur le territoire d'un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg et a été causé par un véhicule dont le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat de situation du risque ~~au sens de l'article 25 paragraphe 2 point c) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances~~ au sens de l'article 43, point 17, c) de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances;

2.1. de réparer les préjudices résultant d'un accident causé au Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule exempté de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 4 points a) et b) du règlement grand-ducal du 11 novembre 2003 pris en exécution de la présente loi ou de l'article 4 point b) de la Directive 1972/166/CEE;

3. de réparer les préjudices causés à une personne lésée résidant au Grand-Duché du fait d'un accident:

- causé par un véhicule ayant son stationnement habituel dans un Etat membre de l'Union Européenne ou par un véhicule de pays tiers visés par les articles 6 et 7 de la directive 72/166/CEE

et

- survenu sur le territoire d'un Etat membre ou d'un pays tiers adhérent au système de la carte verte

à condition que l'entreprise d'assurances couvrant la responsabilité civile de ce véhicule n'a pas pu être identifiée dans un délai de deux mois après l'accident;

4. d'indemniser les personnes lésées du fait d'un accident causé par un véhicule sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en cas d'insolvabilité établie de l'entreprise d'assurances de ce véhicule;

5. de prendre en charge l'indemnisation d'une personne lésée résidant au Grand-Duché de Luxembourg du fait d'un accident causé sur le territoire de l'Union Européenne ou d'un pays tiers

adhérant au système de la carte verte par un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire de l'Union Européenne:

a) si dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle elle a présenté à l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident ou à son représentant chargé du règlement des sinistres une demande d'indemnisation, l'entreprise d'assurances ou son représentant chargé du règlement des sinistres n'a pas donné de réponse motivée aux éléments invoqués dans la demande,

ou

b) si l'entreprise d'assurances non établie au Grand-Duché de Luxembourg du véhicule ayant causé l'accident n'a pas désigné de représentant chargé du règlement des sinistres au Grand-Duché de Luxembourg conformément à l'article 4 de la directive 2000/26/CE;

5bis. de prendre en charge l'indemnisation d'une personne lésée du chef d'un véhicule terrestre automoteur dans un accident survenu sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, qui répond à un des critères suivants:

a) être âgée de moins de douze ans, ou

b) être âgée d'au moins soixante-quinze ans, ou

c) quel que soit son âge, être titulaire, au moment de l'accident, d'un titre lui reconnaissant un taux d'incapacité permanente ou d'invalidité au moins égal à 80 pour cent,

pour autant que la responsabilité entière puisse lui être reprochée en application des dispositions qui régissent la responsabilité civile telles qu'elles figurent au Code civil.

Toutefois, la personne lésée n'est pas indemnisée si elle a conduit elle-même, au moment de l'accident, un véhicule terrestre automoteur ou si l'accident résulte de sa faute intentionnelle.

Les modalités d'application du présent point sont déterminées par règlement grand-ducal.

6. d'informer sur demande, et sans délai toute personne impliquée dans un accident causé par la circulation d'un véhicule ayant son stationnement habituel sur le territoire d'un Etat membre et survenu au cours des sept dernières années:

a) du nom et de l'adresse de l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident,

b) du numéro de la police d'assurance couvrant l'assurance de la responsabilité civile de ce véhicule,

c) du nom et de l'adresse du représentant chargé du règlement des sinistres de cette entreprise d'assurances dans l'Etat de résidence de la personne lésée si la personne lésée réside au Grand-Duché de Luxembourg ou si le véhicule ayant causé l'accident a son stationnement habituel au Grand-Duché de Luxembourg ou si l'accident est survenu au Grand-Duché de Luxembourg.

~~Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée au premier alinéa, le nom et l'adresse du propriétaire ou du détenteur déclaré du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations.~~

Par ailleurs le Fonds communique à la personne impliquée, désignée au premier alinéa, le nom et l'adresse du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation déclaré du véhicule ayant causé l'accident si cette dernière peut faire valoir un intérêt légitime à ces informations.

Ces informations sont collectées auprès de la SNCA en tant que gestionnaire du fichier des véhicules routiers et de leurs détenteurs.

Art. 17.

Un règlement grand-ducal fixe les modalités de fonctionnement et de financement du Fonds.

Le Fonds est soumis à la surveillance du Gouvernement par l'intermédiaire d'un commissaire de gouvernement désigné à cette fin.

Art. 18.

Les articles 19 à 22 sont seulement applicables lorsque le Fonds agit dans le cadre des missions définies aux points 1, 2, 3, 4 et 5bis de l'article 16 de la présente loi.

Art. 19.

La personne lésée qui est en droit d'être indemnisée des suites d'un accident par un organisme de la sécurité sociale ou par son employeur, en vertu de dispositions légales, ne peut faire valoir de prétentions à l'égard du Fonds que dans la mesure où ses droits contre l'auteur responsable ne passent pas à l'organisme de la sécurité sociale en question ou à l'employeur.

Cependant les organismes de la sécurité sociale et les employeurs ne peuvent exercer de recours contre le Fonds.

Si, en vertu d'une assurance dommage ou de responsabilité, des indemnités sont allouées à la personne lésée, le Fonds n'est tenu qu'au paiement de la différence entre le montant total du dommage et les indemnités allouées.

Les assureurs dommages ou de responsabilité n'ont aucun droit de subrogation contre le Fonds pour le dommage qu'ils ont pris en charge.

Art. 20.

Aucune reconnaissance de responsabilité, aucune transaction, aucune fixation de dommage intervenue entre les personnes lésées et le civilement responsable n'est opposable au Fonds.

Art. 21.

Le Fonds peut être appelé en cause et a le droit d'intervenir devant les juridictions répressives, en tout état de cause et même en instance d'appel, aux fins de voir statuer sur les prestations auxquelles il peut être tenu.

Dans la mesure de ses prestations le Fonds est subrogé dans les droits que possède le créancier de l'indemnité contre la personne responsable de l'accident ou son entreprise d'assurances. Pour l'exercice de ces droits, le Fonds peut se constituer partie civile devant les juridictions répressives.

Art. 22.

1. Tout sinistre devant donner lieu à l'intervention du Fonds conformément aux points 1, 2, 3, 4 et 5bis de l'article 16 de la présente loi doit lui être dénoncé dans les trois ans, à peine de forclusion, à

moins que la personne lésée ne prouve qu'elle a été dans l'impossibilité physique ou morale de faire cette dénonciation dans le délai prescrit.

2. Toute action récursoire du Fonds sera prescrite après trois ans à compter du règlement effectué par le Fonds en conformité des dispositions de la présente loi.

3. Dans les affaires portées devant les juridictions répressives, le ministère public est tenu d'informer le Fonds de l'ouverture de l'instruction, de l'inviter à prendre inspection des dossiers dès la clôture de l'instruction et de lui faire tenir une copie de la citation à l'audience notifiée aux prévenus.

Art. 23.

1. Toute entreprise d'assurances autorisée membre du Fonds est tenue de fournir les informations dont le contenu et les modalités sont fixés par règlement grand-ducal au gestionnaire de la banque de données des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs.

Ces informations doivent être conservées par le gestionnaire de cette banque de données pendant une période à déterminer par règlement grand-ducal.

~~2. Toute entreprise d'assurances établie membre du Fonds est en outre tenue de fournir au Fonds les noms, prénoms et adresses des représentants chargés du règlement des sinistres nommés en application de l'article 30-1 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances.~~

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

PARTIE IV. - Des autres organismes

Chapitre 1^{er}. - Le Bureau

Art. 24.

1. Toutes les entreprises d'assurances autorisées telles que définies à l'article 1^{er} littera e) sont obligatoirement réunies dans un Bureau, qui a pour mission de régler les dommages causés au Grand-Duché de Luxembourg par des véhicules visés à l'article 2 point 2.

2. Un règlement grand-ducal détermine les conditions de fonctionnement du Bureau.

3. Le Bureau jouit de la personnalité civile dès la publication de ses statuts au Mémorial. Il revêt la forme d'une association sans but lucratif et est soumis à la législation régissant les associations sans but lucratif sans préjudice des dispositions du point 2 ci-dessus.

Art. 25.

1. Le Bureau est soumis à la surveillance du Gouvernement par l'intermédiaire d'un commissaire de gouvernement désigné à cette fin.

2. Les entreprises d'assurances autorisées sont solidairement tenues de verser à ce Bureau les sommes nécessaires pour l'accomplissement de sa mission et pour assurer ses frais de fonctionnement.

Chapitre 2.- Le pool des risques aggravés

Art. 26.

1. Il est créé un organisme dénommé « le pool des risques aggravés » ayant pour objet la répartition parmi toutes les entreprises d'assurances autorisées des risques jugés trop graves pour être supportés par une seule d'entre elles. Toutes les entreprises d'assurances autorisées telles que définies à l'article 1^{er} littéra e) y adhèrent obligatoirement. Les modalités de fonctionnement de cet organisme sont fixées par règlement grand-ducal.

2. Le pool des risques aggravés est soumis à la surveillance du Gouvernement par l'intermédiaire d'un commissaire de gouvernement désigné à cette fin.

PARTIE V. - Des sanctions et peines

Art. 27.

Les infractions aux dispositions des articles 9 et 23 peuvent être frappées par des sanctions prévues ~~à l'article 46 de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances~~ aux articles 303 et 305 de la loi modifiée du 7 décembre 2015 sur le secteur des assurances.

Art. 28.

~~1. Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.~~

1. Le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule qui le met en circulation ou tolère qu'il soit mis en circulation dans l'un des endroits prévus à l'article 2 point 1 sans que la responsabilité civile à laquelle il peut donner lieu soit couverte conformément à la présente loi, ainsi que le conducteur de ce véhicule, sont punis d'un emprisonnement de huit jours à trois ans et d'une amende de 500 à 10.000 euros, ou d'une de ces peines seulement.

2. Est puni des peines prévues au point 1 quiconque organise des courses ou concours de vitesse, de régularité ou d'adresse ou y participe, sans être couvert par l'assurance spéciale prévue à l'article 32.

Art. 29.

Les articles 13, 14 et 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques sont applicables aux infractions prévues à l'article qui précède.

Art. 30.

Ceux qui auront frauduleusement amené le Fonds à fournir une indemnisation qui n'était pas due ou qui n'était due qu'en partie, seront punis d'un emprisonnement d'un mois à cinq ans et d'une amende de deux cent cinquante et un à cinq mille euros ou d'une de ces peines seulement, à moins qu'une peine plus forte ne résulte d'une autre disposition légale.

La tentative de ce délit sera punie d'un emprisonnement de huit jours à deux ans et d'une amende de deux cent cinquante et un à trois mille euros ou d'une de ces peines seulement.

PARTIE VI. - Dispositions diverses

Art. 31.

~~La délivrance de la carte d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1^{er} littéra e).~~

~~Lorsque le contrat d'assurance a pris fin et à défaut d'un nouveau contrat, le titulaire de la carte d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de la restituer à l'autorité désignée par le Gouvernement, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.~~

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule ou du document en tenant lieu est subordonnée à l'attestation portant sur l'existence d'un contrat d'assurance en cours répondant aux conditions de la présente loi et établi par une entreprise d'assurances autorisée telle que définie à l'article 1^{er} lettre e). L'attestation est mise à disposition par voie électronique à la SNCA par l'entreprise d'assurances suite à la conclusion du contrat d'assurances par l'entreprise d'assurances, conformément à l'article 4 paragraphe 7 de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Lorsque le contrat d'assurance a pris fin, l'entreprise d'assurances autorisée signale le changement de situation à la SNCA. À défaut d'un nouveau contrat, le titulaire du certificat d'immatriculation ou du document en tenant lieu, est tenu de le restituer à la SNCA, dans les cas et conditions déterminés par règlement grand-ducal.

Art. 31bis.

(1) L'entreprise d'assurances autorisée, telle que définie à l'article 1^{er} lettre e) de la présente loi, saisit les données personnelles du preneur d'assurance, et du propriétaire, détenteur du véhicule routier ou titulaire du certificat d'immatriculation à établir dans la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, ainsi que les données techniques nécessaires pour identifier le véhicule, sur lequel porte le contrat d'assurance, en vue de la création du contrat d'assurances et du certificat d'immatriculation du véhicule routier, dans le cadre des dispositions de l'article 4 paragraphe 7 de la loi précitée du 14 février 1955. Les modalités et le type des données à saisir sont précisés par un règlement grand-ducal.

La SNCA, en tant que gestionnaire de la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile pour le compte du ministre, est autorisée à mettre à disposition l'information relative à la validité d'une attestation d'assurance de responsabilité civile automobile aux entités suivantes :

- a) la Police grand-ducale, conformément aux dispositions prévues par l'article 43 de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale;
- b) les agents de l'Administration des douanes et des accises, conformément à l'article 6 paragraphe b) de la loi précitée du 14 février 1955 ;
- c) les entreprises d'assurances autorisées, aux fins de vérification de cette information, au début et au terme de la période de la couverture d'assurance ;
- d) Le Fonds de Garantie Automobile, conformément aux dispositions de la loi du 1^{er} juin 2007 portant transposition de la directive 2005/14/CE sur l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs ;

- e) Le Bureau, tel que défini à l'article 1^{er} lettre g) de la présente loi et qui se porte garant pour le règlement des sinistres fixés à l'article 15 du règlement modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs. »

(2) L'information mise à disposition par la SNCA est conservée par la Police grand-ducale ou l'Administration des douanes et des accises uniquement pour les besoins de constater et appliquer l'infraction de non couverture d'assurance pour le véhicule contrôlé.

(3) L'entreprise d'assurance autorisée traite et conserve l'information mentionnée au paragraphe 1^{er}, alinéa 2 pour une durée qui ne peut excéder sept années après l'expiration du contrat de responsabilité civile automobile pour le véhicule couvert.

Art. 32.

L'organisation de courses ou de concours de vitesse, de régularité ou d'adresse au moyen de véhicules est soumise à une autorisation par le Gouvernement, qui a pour mission de constater qu'une assurance spéciale, répondant aux dispositions de la présente loi, couvre la responsabilité civile des organisateurs et des personnes visées à l'article 5 point 1.

Cette autorisation ne dispense pas de celles qui sont requises par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Peuvent être exclus de l'assurance spéciale les dommages causés aux conducteurs et autres occupants des véhicules qui participent aux courses et concours visés à l'alinéa 1er ainsi que les dommages causés à ces véhicules.

Partie VII. - Dispositions transitoires et abrogatoires

Art. 33.

1. Les demandes d'indemnisation adressées au Fonds résultant d'un accident survenu avant l'entrée en vigueur de la présente loi continuent à être régies par les dispositions de la loi modifiée du 16 décembre 1963 portant création d'un Fonds commun de garantie automobile.

2. L'obligation d'information incombant au Fonds en vertu de l'article 16 point 6 ne s'applique qu'aux accidents survenus après l'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 34.

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 33 point 1, la loi du 16 décembre 1963 portant création d'un Fonds commun de garantie automobile est abrogée.

2. La loi du 7 avril 1976 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est abrogée.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Version coordonnée

du projet de la loi modifiée du 19 décembre 2004 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Art. 1^{er}. Définitions

Au sens de la présente loi on entend par:

- a) «véhicule», tout véhicule motorisé, y compris les motocycles, normalement utilisé pour le transport routier de personnes ou de marchandises;
- b) «Etat membre de l'infraction», l'Etat membre de l'Union européenne où l'infraction a été commise;
- c) «Etat membre d'immatriculation», l'Etat membre de l'Union européenne où est immatriculé le véhicule avec lequel l'infraction a été commise;
- d) «requête automatisée», une procédure d'accès en ligne permettant de consulter les bases de données d'un, de plusieurs ou de tous les Etats membres de l'Union européenne ou pays tiers participants;
- e) «point de contact national», autorité compétente désignée pour l'échange de données relatives à l'immatriculation des véhicules;
- f) «détenteur du véhicule», la personne au nom de laquelle le véhicule est immatriculé, au sens du droit de l'Etat membre d'immatriculation;
- g) «excès de vitesse», le dépassement des limites de vitesse en vigueur dans l'Etat membre de l'infraction, en fonction de la route et du type de véhicule concernés;
- h) «non-port de la ceinture de sécurité», le non-respect de l'obligation du port de la ceinture de sécurité ou de l'utilisation obligatoire d'un dispositif de retenue pour enfant conformément à la directive 91/671/CEE du Conseil du 16 décembre 1991 relative à l'utilisation obligatoire de ceintures de sécurité et de dispositifs de retenue pour enfants dans les véhicules et au droit de l'Etat membre de l'infraction;
- i) «franchissement d'un feu rouge», le fait de ne pas s'arrêter à un feu rouge, ou à tout autre signal d'arrêt équivalent, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;
- j) «conduite en état d'ébriété», le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de l'alcool, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;
- k) «conduite sous l'influence de drogues», le fait de conduire un véhicule sous l'emprise de drogues ou d'autres substances ayant des effets similaires, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;
- l) «non-port du casque», le fait de ne pas porter de casque, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;
- m) «circulation sur une voie interdite», le fait de circuler illicitement sur une partie de la chaussée, par exemple une bande d'arrêt d'urgence, une voie réservée aux transports publics ou une voie temporairement fermée en raison de congestions ou de travaux, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction;
- n) «usage illicite d'un téléphone portable ou de tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule», le fait d'utiliser illicitement un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule, au sens du droit de l'Etat membre de l'infraction.

Art. 2. Infractions susceptibles de donner lieu à l'échange d'informations

(1) Pour autant que le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat membre de l'infraction, les infractions suivantes sont susceptibles de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et selon les modalités de l'article 4, paragraphe 2:

- a) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11*bis* de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
- b) le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention ou contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
- c) le défaut pour le conducteur d'un véhicule de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait pour le conducteur d'un véhicule de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué considérés comme contraventions graves en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
- d) l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale considérée comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
- e) le fait de commettre comme conducteur d'un véhicule un des délits ou une des contraventions graves prévues à l'article 12 de la loi précitée du 14 février 1955;
- f) le défaut pour le conducteur d'un véhicule de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un véhicule de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué considérés comme contraventions graves en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955;
- g) 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;
- h) le fait d'utiliser un téléphone portable ou tout autre équipement de communication en conduisant un véhicule considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7 de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) Pour autant que les infractions définies aux points g) à n) de l'article 1^{er} sont commises sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays tiers participant au moyen d'un véhicule immatriculé au Luxembourg, elles sont susceptibles de donner lieu à une communication de données intervenant dans les conditions et selon les modalités de l'article 4, paragraphe 1^{er}.

(3) La présente loi ne porte pas préjudice à la recherche, par d'autres moyens légaux, d'informations relatives aux infractions en matière de sécurité routière, commises dans un Etat membre de l'Union européenne ou dans un pays tiers participant, autre que celui où le véhicule est immatriculé.

Art. 3. Point de contact national

Les fonctionnaires affectés ou détachés à l'unité désignée à cet effet par le directeur général de la Police grand-ducale assument la fonction de point de contact national, sans préjudice des attributions dévolues par la loi au procureur général d'Etat et aux procureurs d'Etat.

Art. 4. Procédure pour l'échange d'informations entre Etats membres

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

- a) les données relatives aux véhicules
- b) les données relatives aux propriétaires ou aux détenteurs des véhicules.

Les éléments des données visées aux points a) et b) nécessaires pour effectuer la requête respectent l'annexe I de la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en application des articles 9 et 10 de cette directive.

Pour être recevables, les requêtes en question doivent comporter le numéro d'immatriculation complet du véhicule.

(2) Les requêtes effectuées par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3 auprès du point de contact national de l'Etat membre ou du pays tiers participant, où le véhicule ayant servi à commettre l'infraction est immatriculé, se font à l'aide du numéro d'immatriculation complet du véhicule en question.

Ces requêtes sont effectuées dans le respect de l'annexe I de la directive 2015/413/UE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2015 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière, telle que modifiée par les actes de la Commission européenne pris en application des articles 9 et 10 de cette directive et des procédures décrites au chapitre 3, points 2 et 3 de l'annexe de la décision 2008/616/JAI du Conseil du 23 juin 2008 concernant la mise en oeuvre de la décision 2008/615/JAI relative à l'approfondissement de la coopération transfrontalière, notamment en vue de lutter contre le terrorisme et la criminalité transfrontalière.

Les données obtenues dans le cadre de ces requêtes sont utilisées aux seules fins d'identifier le responsable d'une ou de plusieurs des infractions visées à l'article 2.

(3) La transmission des données effectuée par le point de contact luxembourgeois visé à l'article 3 au point de contact national de l'Etat membre, ou du pays tiers participant où l'infraction a été commise, est faite à partir du «Système d'Information Européen concernant les Véhicules et les Permis de conduire» (EUCARIS) conformément à la loi du 19 février 2004 portant approbation du Traité sur un système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS), signé à Luxembourg, le 29 juin 2000.

Art. 5. Lettre de notification relative à l'infraction

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

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

Les informations communiquées comprennent, conformément au droit national, les conséquences juridiques de ladite infraction sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en vertu du droit luxembourgeois.

Cette information est donnée par le procureur d'Etat territorialement compétent dans la langue utilisée dans le document d'immatriculation du véhicule, s'il est disponible, ou dans une des langues officielles de l'Etat membre de l'Union européenne ou du pays tiers participant, où le véhicule ayant servi à commettre l'infraction est immatriculé.

Elle doit comprendre toutes les informations pertinentes, notamment la nature de l'infraction, le lieu, la date et l'heure de l'infraction, la disposition légale non respectée, la sanction et, le cas échéant la procédure judiciaire, correspondante ainsi que, s'il y a lieu, des informations sur l'appareil utilisé pour détecter l'infraction.

Art. 6. Données à caractère personnel

(1) Le traitement des données à caractère personnel dans le cadre de la présente loi est effectué à des fins de prévention, de recherche et de constatation des infractions pénales ou administratives relevant de son champ d'application et se fait conformément aux articles 24 à 32 de la décision 2008/615/JAI précitée et aux dispositions, y non contraires, de la loi du 1^{er} août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

(2) Toute personne concernée a le droit d'obtenir des informations sur les données à caractère personnel transmises dans le cadre de la présente loi, y compris la date de la demande et l'autorité compétente de l'État membre de l'infraction, conformément aux articles 11 à 17 de la loi du 1^{er} août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale.

Art. 7. Adaptations de l'annexe de la directive 2011/82/UE

Les modifications de l'annexe I de la directive 2015/413/UE s'appliquent avec effet au jour de la date de l'entrée en vigueur des actes modificatifs afférents de l'Union européenne.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions publie un avis au Mémorial, renseignant sur les modifications ainsi intervenues, en y ajoutant une référence à l'acte délégué publié au Journal officiel de l'Union européenne.

Version coordonnée

du projet de la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale

...

Chapitre 5 - Traitement de données à caractère personnel

Art. 43.

Dans l'exercice de leurs missions de police judiciaire et de police administrative, les membres de la Police ayant la qualité d'officier de police judiciaire ou d'officier de police administrative ont accès direct, par un système informatique, aux traitements de données à caractère personnel suivants :

- 1° le registre général des personnes physiques créé par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques et le répertoire général créé par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales ;
- 2° le fichier relatif aux affiliations des salariés, des indépendants et des employeurs géré par le Centre commun de la sécurité sociale sur base de l'article 413 du Code de la Sécurité sociale, à l'exclusion de toutes données relatives à la santé ;
- 3° le fichier des étrangers exploité pour le compte du Service des étrangers du ministre ayant l'Immigration dans ses attributions ;
- 4° le fichier des demandeurs d'asile exploité pour le compte du Service des réfugiés du ministre ayant l'Immigration dans ses attributions ;
- 5° le fichier des demandeurs de visa exploité pour le compte du bureau des passeports, visas et légalisations du ministre ayant les Affaires étrangères dans ses attributions ;
- 6° le fichier des autorisations d'établissement exploité pour le compte du ministre ayant les Classes moyennes dans ses attributions ;
- 7° le fichier des titulaires et demandeurs de permis de conduire exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions ;
- 8° le fichier des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions ;
- 9° le fichier des assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée, exploité pour le compte de l'Administration de l'enregistrement et des domaines ;
- 10° le fichier des armes prohibées du ministre ayant la Justice dans ses attributions ;
- 11° le fichier des sociétés du registre de commerce et des sociétés;
- 12° la base de données relative à l'assurance de responsabilité civile automobile des véhicules routiers, exploité pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions, conformément à l'article 31bis de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Dans l'exercice de ces mêmes missions, les membres de la Police ayant la qualité d'agent de police judiciaire ou d'agent de police administrative ont accès direct, par un système informatique, aux fichiers visés aux points 1° à 8°, 10° et 11° de l'alinéa 1^{er}. Il en est de même pour les membres du cadre

civil de la Police, nommément désignés par le ministre sur proposition du directeur général de la Police grand-ducale, en fonction de leurs attributions spécifiques.

Les données à caractère personnel des fichiers accessibles en vertu des alinéas 1 et 2 sont déterminées par règlement grand-ducal.

Le système informatique par lequel l'accès direct est opéré doit être aménagé de sorte que :

- 1° les membres de la Police visés aux alinéas 1 et 2 ne puissent consulter les fichiers auxquels ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel, et
- 2° les informations relatives aux membres de la Police ayant procédé à la consultation ainsi que les informations consultées, la date et l'heure de la consultation sont enregistrées et conservées pendant un délai de trois ans, afin que le motif de la consultation puisse être retracé. Les données à caractère personnel consultées doivent avoir un lien direct avec les faits ayant motivé la consultation.

Seules les données à caractère personnel strictement nécessaires, dans le respect du principe de proportionnalité, peuvent être consultées.

L'autorité de contrôle prévue à l'article 2, paragraphe 1er, point 15), lettre a), de la loi du 1er août 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel en matière pénale ainsi qu'en matière de sécurité nationale contrôle et surveille le respect des conditions d'accès prévues par le présent article. Le rapport à transmettre au ministre ayant la Protection des données dans ses attributions, en exécution de l'article 10 de la loi du 1er août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données, contient une partie spécifique ayant trait à l'exécution de sa mission de contrôle exercée au titre du présent article.

...

Fiche financière

En application de l'article 79 de la loi modifiée du 8 juin 1999 sur le budget, la comptabilité et la trésorerie de l'État

Intitulé du projet :

Projet de loi modifiant

- 1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;**
- 2° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs;**
- 3° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;**
- 4° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;**
- 5° la loi modifiée du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière;**
- 6° la loi modifiée du 18 juillet 2018 sur la Police grand-ducale**

Le projet en objet propose une modification législative qui ne produit pas de conséquence financière dans l'immédiat mais qui peut constituer le fondement de modifications budgétaires futures. En effet, les montants maximaux que les agents de la Police grand-ducale pourront prononcer dans un avertissement taxé sont augmentés. Lors du constat d'une contravention ordinaire ce montant pourra atteindre 1 000 euros au lieu de la limite actuelle de 250 euros. Pour une contravention grave, le montant de la sanction pourra s'élever à 2 000 euros au lieu de la limite actuelle de 500 euros.

Il reste à noter que ces augmentations ne sont pas accompagnées de modifications supplémentaires dans le tableau du règlement des avertissements taxés. Il n'y a donc pas d'impact immédiat. Il s'agit pour le moment de prévoir une marge de manœuvre lors de réformes futures, dans les cas où le renforcement de sanctions d'infractions au Code de la Route sera envisagé.



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :

Projet de loi modifiant

1° la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
2° la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis;
3° la loi modifiée du 5 juin 2009 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs et modifiant la loi modifiée du 27 juillet 1993 ayant pour objet
1. le développement et la diversification économique et
2. l'amélioration de la structure générale et de l'équilibre régional de l'économie;
4° la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;
5° la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;
6° la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière

Ministère initiateur :

Ministère de la Mobilité et des Travaux publics

Auteur(s) :

Pol Philippe

Téléphone :

24784958

Courriel :

pol.philippe@tr.etat.lu

Objectif(s) du projet :

Autre(s) Ministère(s) /
Organisme(s) / Commune(s)
impliqué(e)(s)

Ministère de la Justice



Date :

08/02/2022





Mieux légiférer

1

Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles :
Ministère de l'Intérieur
Ministère des Finances
Ministère de la Justice
Ministère de la Digitalisation

Remarques / Observations :
Projet en concertation avec les administrations concernées (CTIE, ADA, Parquet, etc.)

2

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales : Oui Non
- Citoyens : Oui Non
- Administrations : Oui Non

3

Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a. ¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4

Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non

Remarques / Observations :

5

Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non

Remarques / Observations :
- procédure d'immatriculation simplifiée et plus rapide
- système d'attribution des numéros de plaque d'immatriculation plus efficace (un plus grand nombre d'usager obtiendront un numéro plus rapidement)



6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

à noter : En effet, le montant maximal inscrit dans un avertissement taxé est augmenté de 1 000 euros à 2 000 euros. Cette augmentation n'est accompagnée d'aucune modification dans le règlement des avertissements taxés, cependant des réformes futures pourront augmenter le montant de l'avertissement reçu suite à la constatation de toute infraction au Code de la Route.

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

La SCNA aura la possibilité de vérifier le paiement de la vignette fiscale du véhicule directement auprès de l'Administration des Douanes et des Accises, l'usager n'aura pas besoin dans ce cas d'envoyer la preuve de paiement.

La Police grand-ducale pourra consulter la SNCA afin de savoir si un usager circule bien en conformité avec l'obligation de conduire un véhicule assuré par la Responsabilité civile automobile.

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

La saisine des données techniques du véhicules et des données personnelles du requérant lors de l'immatriculation du véhicule par la compagnie d'assurance qui couvre le véhicule à immatriculer. La SNCA enregistre le véhicule et confirme que ce véhicule est bien assuré avant de finaliser l'immatriculation.

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :



10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.

Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui Non

Remarques / Observations :

La simplification administrative est un des objectifs centraux de ce projet, en modernisant le système d'immatriculation des véhicules routiers et dans la matière des plaques rouges.

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui Non N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

été 2022 pour les interfaces CTIE

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

Les dispositions du présent avant-projet de loi s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux femmes.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)