

Projet de règlement grand-ducal modifiant

- 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
- 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;
- 3° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers;
- 4° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points;
- 5° le règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes;
- 6° le règlement grand-ducal modifié 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 (RGD CNPD);
- 7° le règlement grand-ducal 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;
- 8° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonds de garantie automobile ;
- 9° le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
- 10 °règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu la loi du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, telle qu'elle a été modifiée et complétée dans la suite;

Vu les avis de la Chambre des Métiers, de la Chambre de Commerce, de la Chambre d'Agriculture, de la Chambre des Fonctionnaires et employés publics et de la Chambre des Salariés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Chapitre 1^{er} - Modifications de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Art. 1^{er}. À l'article 1^{er} de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, l'alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant:

« Les dispositions du présent arrêté obligent les propriétaires, les détenteurs, les titulaires d'un certificat d'immatriculation et les conducteurs de véhicules ou d'animaux, les personnes qu'ils transportent, ainsi que les piétons, qu'ils soient en mouvement ou immobilisés. »

Art. 2. L'article 2 du même arrêté est modifié comme suit:

1° À la rubrique 2.3 est insérée une nouvelle définition i) avec le libellé suivant:

« i) «véhicule à émission nulle»: un véhicule utilitaire lourd, conformément à l'article 2 du règlement 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI), et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE, sans moteur à combustion interne ou équipé d'un moteur à combustion interne dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 1 g/kWh, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 précité et à ses mesures d'exécution, ou inférieures à 1 g/km, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil et à ses mesures d'exécution; »

2° La rubrique 2.9. est modifiée comme suit :

a) Les définitions des lettres b) et c) et d) sont remplacées par les libellés suivants :

« b) *Tracteur à roues*: tracteur dont le mouvement et la direction sont assurés par des roues; selon sa conception et sa masse à vide en ordre de marche, ce tracteur est classé comme véhicule de la catégorie T et de ses sous-catégories.

c) *Tracteur à chenilles*: tracteur dont le mouvement et la direction sont assurés par des chenilles; selon sa conception et sa masse à vide en ordre de marche, ce tracteur est classé comme véhicule de la catégorie C et de ses sous-catégories.

d) *Tracteur à grande vitesse*: tracteur à roues ou à chenilles dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h. »

b) Les définitions e) et f) sont abrogées.

3° La rubrique 2.14. est remplacée par le libellé suivant:

« 2.14. a) *Motocycle*: véhicule automoteur à deux roues, avec ou sans side-car, qui est pourvu:

- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée dépassant 50 cm³,
- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h,
- soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h.

Selon qu'il est accouplé ou non à un side-car, le motocycle est classé comme véhicule L3e ou L4e.

- b) *Motocycle léger*: motocycle pourvu d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm³, d'une puissance maximale de 11 kW et présentant un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg.

Selon qu'il est accouplé ou non à un side-car, le motocycle léger est classé comme véhicule de la catégorie L3e et de ses sous-catégories ou comme véhicule de la catégorie L4e et de ses sous-catégories.

- c) *Cyclomoteur*: véhicule automoteur à deux ou trois roues – autres qu'un cycle électrique – qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/h et qui est pourvu:
- soit d'un moteur électrique,
 - soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³.

Selon qu'il a deux ou trois roues, le cyclomoteur est classé comme véhicule de la catégorie L1e-B et de ses sous-catégories ou comme véhicule de la catégorie L2e et de ses sous-catégories.

- d) *Tricycle*: véhicule automoteur à trois roues symétriques, qui est pourvu:
- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée dépassant 50 cm³,
 - soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h,
 - soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h.

Le tricycle est classé comme véhicule de la catégorie L5e et de ses sous-catégories.

- e) *Quadricycle*: véhicule automoteur à quatre roues d'une masse à vide ne dépassant pas 400 kg, y non compris, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, dont la puissance maximale nette du moteur ne dépasse pas 15 kW; la masse à vide maximale est portée à 550 kg pour les véhicules destinés au transport de marchandises. Le quadricycle est classé comme véhicule de la catégorie L7e et de ses sous-catégories.
- f) *Quadricycle léger*: véhicule automoteur à quatre roues – autre qu'un cycle électrique – d'une masse à vide ne dépassant pas 350 kg, y non compris, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/h et qui est pourvu:
- soit d'un moteur à combustion interne et à allumage commandé d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³,
 - soit d'un moteur autre qu'à combustion interne et à allumage commandé, d'une puissance maximale nette inférieure à 4 kW.

Le quadricycle léger est classé comme véhicule de la catégorie L6e et de ses sous-catégories.

Les véhicules sous e) sont considérés comme motocycles, sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 32bis, 41quinquies, 43, 46bis, 47ter, 48, 52, 53, 64 et 65. Les véhicules sous f) sont considérés comme cyclomoteurs, sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 38, 41quinquies, 43bis, 52 et 53. »

4° La rubrique 2.15, est modifiée comme suit :

- a) La lettre c) est remplacée par le libellé suivant :

« 2.15 c) *Cycle à pédalage assisté*: cycle à pédalage équipé d'un mode de propulsion auxiliaire dans le premier but d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h. La puissance

nominale ou nette continue maximale du système auxiliaire de propulsion ne dépasse pas 1000 W.

Le cycle à *pédalage assisté* peut en fonction de sa puissance être classé comme véhicule de la catégorie L1e-A.

À défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le cycle à pédalage assisté est assimilé au cycle. »

b) La lettre e) est remplacée par le libellé suivant :

« e) *Micro-véhicule électrique* : véhicule routier de petite dimension à une roue au moins, avec ou sans siège, conçu pour le déplacement d'une seule personne :

- qui est propulsé exclusivement par l'énergie fournie par un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 1000 W. Pour un véhicule auto-équilibré, la puissance nécessaire pour l'équilibrage, n'étant pas prise en considération pour déterminer la puissance nominale continue maximale;
- dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h ;
- dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h.

À défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le micro-véhicule électrique est assimilé au cycle. »

5° Une nouvelle rubrique 2.37 est insérée in fine avec le libellé suivant:

« 2.37 a) *Véhicule de la Police grand-ducale*: véhicule routier appartenant à ou détenu par la Police grand-ducale et destiné à l'usage exclusif de celle-ci.

b) *Véhicule spécial de la Police grand-ducale* : véhicule routier appartenant à ou détenu par la Police grand-ducale qui, en raison de sa construction ou de son équipement, est utilisé en mission particulière d'intervention imminente ou de protection rapprochée. »

6° La rubrique 4.3 est remplacée par le libellé suivant:

« 4.3. a) *Mise en circulation d'un véhicule routier*: la mise en service d'un véhicule routier, en vue de sa mise en mouvement ou de son immobilisation sur la voie publique ; l'immobilisation du véhicule sur la voie publique comprend le parcage, l'arrêt et le stationnement.

b) *Immatriculation d'un véhicule routier*: l'autorisation administrative accordée à une demande d'inscription sur un certificat d'immatriculation en vue de la mise en circulation d'un véhicule, comportant

1. l'attribution au titulaire du certificat d'immatriculation d'un numéro d'immatriculation,
2. la délivrance pour ce véhicule d'un certificat d'immatriculation au nom du titulaire ainsi que pour les véhicules routiers non soumis au contrôle technique périodique, d'une vignette de conformité.

c) *Transcription d'un véhicule routier*: le changement d'une des mentions pour le propriétaire ou pour le détenteur sur la partie I. du certificat d'immatriculation pour un véhicule routier immatriculé au Luxembourg. »

7° La rubrique 4.5 est modifiée comme suit :

a) Aux lettres a) et b), les mots « ayant les Transports dans ses attributions » sont abrogés.

b) La lettre c) est remplacée par le libellé suivant:

« c) *Vignette de conformité d'un véhicule routier*: la vignette délivrée pour un véhicule routier lors de son immatriculation au Luxembourg sans y être soumis au contrôle technique périodique, aux fins de documenter et attester que ce véhicule est conforme à un type de véhicule qui a été agréé dans les conditions du règlement modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers. »

8° À la rubrique 4.6, la lettre b) est remplacée par le libellé suivant :

« b) Titulaire d'un certificat d'immatriculation: la personne physique ou morale dont les qualités sont inscrites sur le certificat d'immatriculation relatif audit véhicule. »

9° La rubrique 5.21 est abrogée.

Art. 3. À l'article 2bis du même arrêté, les rubriques 4°, 4°a) à 4°g), 5°, 5°a) à 5°h), 6°, 6°a) à 6°e), 7°, 7°a) à 7°f), 8° et 8°a) à 8° d) sont remplacées par le libellé suivant:

- « 4° Véhicule L Véhicule à moteur à deux, trois ou quatre roues, jumelées ou non, y compris les vélos à moteur, les cyclomoteurs à deux ou trois roues, les motocycles à deux ou trois roues, les motocycles avec side-car, les quads routiers légers et lourds et les quadrimobiles légers et lourds. Les véhicules suivants sont exclus de la présente catégorie de véhicules:
- les véhicules dont la vitesse maximale par construction ≤ 6 km/h ;
 - les véhicules destinés à être conduits par un piéton;
 - les véhicules destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain;
 - les tracteurs et les machines.
- 4°1 Véhicule L1e Véhicule L à deux roues, qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :
- vitesse maximale par construction ≤ 45 km/h, et
 - masse maximale = masse techniquement admissible déclarée par le constructeur, et
 - moteur ayant :
 - une cylindrée ≤ 50 cm³ si un moteur PI à combustion interne fait partie de la configuration de propulsion du véhicule, et
 - une puissance nette maximale ≤ 4 kW s'il s'agit d'un autre moteur à combustion, ou
 - une puissance nominale continue maximale ≤ 4 kW, s'il s'agit d'un moteur électrique.
- 4°1a) Véhicule L1e-A Véhicule L1e, qui doit répondre aux critères supplémentaires suivants :
- vélos à pédalage équipés d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage, et

- alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, et
- moteur ayant :
 - une puissance nette maximale ≤ 1 kW s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou – une puissance nominale continue maximale ≤ 1 kW s'il s'agit d'un moteur électrique.

Un vélo à moteur à trois ou quatre roues répondant aux critères spécifiques précités est considéré comme techniquement équivalent à un véhicule L1e-A à deux roues.

4°1b) Véhicule L1e-B Véhicule L1e qui ne peut être classé en fonction des critères de la catégorie de véhicule L1e-A.

4°2 Véhicule L2e Véhicule L à trois roues qui doit répondre aux critères supplémentaires suivants :

- vitesse maximale par construction ≤ 45 km/h, et
- masse en ordre de marche ≤ 270 kg, et
- véhicule équipé de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et
- moteur ayant :
 - une cylindrée ≤ 50 cm³ si un moteur PI à combustion interne ou une cylindrée ≤ 500 cm³ si un moteur CI à combustion fait partie de la configuration de propulsion du véhicule, et
 - une puissance nette maximale ≤ 4 kW s'il s'agit d'un autre moteur à combustion, ou
 - une puissance nominale continue maximale ≤ 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique.

4°2a) Véhicule L2e-P Véhicule L2e, autre que ceux conformes aux critères spécifiques de classement du véhicule L2e-U.

4°2b) Véhicule L2e-U Véhicule L2e conçu exclusivement pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants :

- a) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$,
- b) ou toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et
- c) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et

d) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.

- 4°3 Véhicule L3e Véhicule L à deux roues qui ne peut être classé comme véhicule L1e et dont la masse maximale = masse techniquement admissible déclarée par le constructeur.
- 4°3a) Véhicule L3e-A1 Véhicule L3e qui doit répondre aux critères supplémentaires suivants :
- rapport puissance/poids ≤ 0.1 kW/kg, et
 - moteur ayant :
 - une cylindrée ≤ 125 cm³, et
 - une puissance nette maximale ≤ 11 kW s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou
 - une puissance nominale continue maximale ≤ 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique.
- 4°3b) Véhicule L3e-A1E Véhicule L3e-A1 qui doit répondre en plus aux exigences supplémentaires suivantes :
- hauteur de selle ≥ 900 mm, et
 - garde au sol ≥ 310 mm, et
 - rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 6,0$, et
 - masse en ordre de marche + masse de la batterie de propulsion en cas de propulsion électrique ou hybride < 140 kg, et
 - pas de place assise pour un passager.
- 4°3c) Véhicule L3e-A1T Véhicule L3e-A1 qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :
- hauteur de selle ≤ 700 mm, et
 - garde au sol ≥ 280 mm, et
 - capacité du réservoir < 4 l, et
 - rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 7,5$, et
 - masse en ordre de marche < 100 kg, et
 - pas de place assise pour un passager.
- 4°3d) Véhicule L3e-A2 Véhicule L3e qui ne correspond pas aux critères d'un véhicule L3e-A1 et qui doit répondre aux critères supplémentaires suivants :
- rapport puissance/poids $\leq 0,2$ kW/kg, et
 - non dérivé d'un véhicule équipé d'un moteur de plus du double de sa puissance, et
 - moteur ayant :
 - une puissance nette maximale ≤ 35 kW s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou

- une puissance nominale continue maximale ≤ 35 kW s'il s'agit d'un moteur électrique.

4°3e) Véhicule L3e-A2E Véhicule L3e-A2 qui doit répondre en plus aux exigences supplémentaires suivantes :

- hauteur de selle ≥ 900 mm, et
- garde au sol ≥ 310 mm, et
- rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 0,6$, et
- masse en ordre de marche + masse de la batterie de propulsion en cas de propulsion électrique ou hybride < 140 kg, et
- pas de place assise pour un passager.

4°3f) Véhicule L3e-A2T Véhicule L3e-A2 qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :

- hauteur de selle ≤ 700 mm, et
- garde au sol ≥ 280 mm, et
- capacité du réservoir < 4 l, et
- rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 7,5$, et
- masse en ordre de marche < 100 kg, et
- pas de place assise pour un passager.

4°3g) Véhicule L3e-A3 Véhicule L3e qui ne répond pas aux critères de classement d'un véhicule L3e-A1 ou L3e-A2.

4°3h) Véhicule L3e-A3E Véhicule L3e-A3 qui doit répondre en plus aux exigences supplémentaires suivantes :

- hauteur de selle ≥ 900 mm, et
- garde au sol ≥ 310 mm, et
- rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 6,0$, et
- masse en ordre de marche + masse de la batterie de propulsion en cas de propulsion électrique ou hybride < 140 kg, et
- pas de place assise pour un passager.

4°3i) Véhicule L3e-A3T Véhicule L3e-A3 qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :

- hauteur de selle ≤ 700 mm, et
- garde au sol ≥ 280 mm, et
- capacité du réservoir < 4 l, et
- rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 7,5$, et

- masse en ordre de marche < 100 kg, et
 - pas de place assise pour un passager.
- 4°4 Véhicule L4e Véhicule L motorisé de base répondant aux critères de classement des différentes catégories et sous-catégories d'un véhicule L3e, et
- véhicule motorisé de base avec un side-car, et
 - équipé de quatre places assises au maximum, y compris celle du conducteur du motocycle avec side-car, et
 - équipé de deux places assises au maximum pour les passagers du side-car, et
 - masse maximale = masse techniquement admissible déclarée par le constructeur.
- 4°5 Véhicule L5e Véhicule L à trois roues qui ne peut être classé comme véhicule L2e et qui répond au critère suivant :
- une masse en ordre de marche ≤ 1000 kg.
- 4°5a) Véhicule L5e-A Véhicule L5e autre que ceux répondant aux critères spécifiques de classement du véhicule L5e-B et qui est équipé de cinq places assises au minimum, y compris celle du conducteur.
- 4°5b) Véhicule L5e-B Véhicule L5e qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :
- conçu comme un véhicule utilitaire et caractérisé par un habitacle fermé, accessible par au maximum trois côtés, et
 - équipé de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et
 - véhicule exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants :
 - a) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$, ou
 - b) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et
 - c) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et
 - d) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.
- 4°6 Véhicule L6e Véhicule L, à quatre roues qui doit répondre aux exigences suivantes :
- vitesse maximale par construction ≤ 45 km/h, et
 - masse en ordre de marche ≤ 425 kg, et

- équipé de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et
 - moteur ayant :
 - une cylindrée $\leq 50 \text{ cm}^3$ s'il s'agit d'un moteur PI ou une cylindrée $\leq 500 \text{ cm}^3$ si un moteur CI fait partie de la configuration de propulsion du véhicule.
- 4°6a) Véhicule L6e-A Véhicule L6e qui ne répond pas aux critères de classement spécifiques d'un véhicule L6e-B, et
- moteur ayant :
 - une puissance nette maximale $\leq 4 \text{ kW}$, s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou
 - une puissance nominale continue maximale $\leq 4 \text{ kW}$, s'il s'agit d'un moteur électrique.
- 4°6b) Véhicule L6e-B Véhicule L6e avec un habitacle fermé accessible par au maximum trois côtés et dont le moteur a :
- une puissance nette maximale $\leq 6 \text{ kW}$ s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou
 - une puissance nominale continue maximale $\leq 6 \text{ kW}$, s'il s'agit d'un moteur électrique.
- 4°6c) Véhicule L6e-BP Véhicule L6e-B principalement conçu pour le transport de passagers, et véhicule L6e-B autre que ceux conformes aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L6e-BU.
- 4°6d) Véhicule L6e-BU Véhicule L6e-B exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants :
- a) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$
 - b) ou toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et
 - c) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et
 - d) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.
- 4°7 Véhicule L7e Véhicule L à quatre roues qui ne répond pas aux critères de classement d'un véhicule L6e, avec une masse à vide $\leq 450 \text{ kg}$ pour le transport de passagers, respectivement $\leq 600 \text{ kg}$ pour les véhicules destinés au transport de marchandises.
- 4°7a) Véhicule L7e-A Véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-B ou L7e-C, qui est conçu pour le transport de passagers uniquement et dont le moteur a :

- une puissance nette maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou
 - une puissance nominale continue maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur électrique.
- 4°7b) Véhicule L7e-A1 Véhicule L7e-A qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :
- au maximum deux places assises à califourchon, y compris celle du conducteur, et
 - guidon de direction.
- 4°7c) Véhicule L7e-A2 Véhicule L7e-A qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-A1, et qui est équipé par au maximum deux places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur.
- 4°7d) Véhicule L7e-B Véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-C et qui a une garde au sol ≥ 180 mm.
- 4°7e) Véhicule L7e-B1 Véhicule L7e-B qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :
- au maximum deux places assises à califourchon, y compris celle du conducteur, et
 - équipé d'un guidon de direction, et
 - vitesse maximale du véhicule par construction ≤ 90 km/h, et
 - rapport d'empattement/garde au sol ≤ 6 .
- 4°7f) Véhicule L7e-B2 Véhicule L7e-B autre qu'un véhicule L7e-B1 et qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :
- au maximum trois places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon dont deux sont côte à côte, y compris celle du conducteur, et
 - un rapport empattement/garde ≤ 8 ,
 - moteur ayant :
 - puissance nette maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou
 - puissance nominale continue maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur électrique.
- 4°7g) Véhicule L7e-C Véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-B et qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :
- vitesse maximale du véhicule par construction ≤ 90 km/h, et
 - habitacle fermé accessible par au maximum trois côtés,
 - moteur ayant :
 - puissance nette maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou

- puissance nominale continue maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur électrique.

4°7h) Véhicule L7e-CP Véhicule L7e-C qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-CU et qui dispose au maximum de quatre places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur.

4°7i) Véhicule L7e-CU Véhicule L7e exclusivement conçu pour le transport de marchandises, qui dispose au maximum de deux places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur.

Le véhicule L7e-CU doit être muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants :

- a) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$, ou
- b) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus conçue pour le montage de machines et/ou d'équipements, et
- c) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et
- d) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.

5° Véhicule T Tracteur à roues ; chaque catégorie de tracteur à roues décrite aux points 5° a) à 5°g) est indiquée, à la fin, d'une lettre « a » ou « b », en fonction de sa vitesse par construction :

- « a » pour les tracteurs à roues conçus pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h,
- « b » pour les tracteurs à roues conçus pour une vitesse supérieure à 40 km/h.

5° a) Véhicule T1 Véhicule T, dont la voie minimale de l'essieu le plus proche du conducteur est égale ou supérieure à 1.150 mm, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et dont la garde au sol ne dépasse pas 1.000 mm, sachant que dans le cas particulier des véhicules T1 à position de conducteur réversible, soit à siège et à volant réversibles, l'essieu le plus proche du conducteur est celui qui est équipé des pneumatiques du plus grand diamètre.

5° b) Véhicule T2 Véhicule T, dont la voie minimale est inférieure à 1.150 mm, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et dont la garde au sol ne dépasse pas 600 mm ; toutefois, lorsque la valeur de la hauteur du centre de gravité du véhicule, mesurée par rapport au sol selon la norme ISO 789-6:1982, divisée par la moyenne des voies minimales de

chaque essieu est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction du véhicule ne doit pas dépasser 30 km/h .

- 5° c) Véhicule T3 Véhicule T, dont la masse à vide en ordre de marche ne dépasse pas 600 kg.
- 5° d) Véhicule T4 Véhicule T spécial autre que les véhicules T1, T2 et T3.
- 5° e) Véhicule T4.1 Véhicule T4 conçu pour travailler des cultures hautes en ligne, telles que la vigne; ce véhicule est caractérisé par un châssis ou une partie de châssis surélevée, de telle sorte qu'il peut circuler parallèlement aux lignes de culture avec les roues droites et gauches de part et d'autre d'une ou de plusieurs lignes; il est conçu pour porter ou animer des outils qui peuvent être fixés à l'avant, entre les essieux, à l'arrière ou sur une plateforme; lorsque le véhicule est en position de travail, la garde au sol mesurée dans le plan vertical des lignes de culture dépasse 1.000 mm ; lorsque la hauteur du centre de gravité du véhicule, mesurée par rapport au sol selon la norme ISO 789-6:1982, en utilisant des pneus de monte normale, divisée par la moyenne des voies minimales de l'ensemble des essieux est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction du véhicule ne doit pas dépasser 30 km/h.
- 5° f) Véhicule T4.2 Véhicule T4 se caractérisant par ses dimensions importantes, plus spécialement destiné à travailler dans de grandes surfaces agricoles.
- 5° g) Véhicule T4.3 Véhicule T4 à quatre roues motrices, dont les équipements interchangeables sont destinés à l'usage agricole ou forestier, se caractérisant par un châssis porteur, équipé d'une ou de plusieurs prises de force, ayant une masse techniquement admissible ≤ 10.000 kg, le rapport entre cette masse et la masse à vide en ordre de marche étant inférieure à 2.500 kg et ayant un centre de gravité mesuré par rapport au sol en utilisant des pneus de monte normale qui ne dépasse pas 850 mm.
- 6° Véhicule C Véhicule à moteur, qui comprend les tracteurs à chenilles dont le mouvement est assuré par des chenilles ou par une combinaison de roues et de chenilles, et dont les sous-catégories sont définies par analogie à celles de la catégorie T.
- 7° Véhicule R Remorque destinée à être attelée à un véhicule T ; chaque catégorie de remorque décrite aux points 7°a) à 7°d) est indiquée, à la fin, d'une lettre « a » ou « b », en fonction de la vitesse pour laquelle la remorque a été conçue :
- « a » pour les remorques conçues pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h,
 - « b » pour les remorques conçues pour une vitesse supérieure à 40 km/h ;
- 7°a) Véhicule R1 Véhicule R dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 1500 kg.

- | | | |
|-------|-------------|---|
| 7° b) | Véhicule R2 | Véhicule R dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 1.500 kg et inférieure ou égale à 3.500 kg. |
| 7° c) | Véhicule R3 | Véhicule R dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3.500 kg et inférieure ou égale à 21.000 kg. |
| 7° d) | Véhicule R4 | Véhicule R dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 21.000 kg. |
| 8° | Véhicule S | <p>Engin interchangeable destiné à être attelé à un véhicule T aux fins d'un usage agricole ou forestier. Chaque catégorie d'engin interchangeable tracté est indiquée, à la fin, d'une lettre «a» ou «b», en fonction de la vitesse pour laquelle l'engin a été conçu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - «a» pour les engins interchangeables tractés conçus pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h, - «b» pour les engins interchangeables tractés conçus pour une vitesse supérieure à 40 km/h ; |
| 8° a) | Véhicule S1 | Véhicule S dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 3.500 kg. |
| 8°b) | Véhicule S2 | Véhicule S dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3.500 kg. » |

Art. 4. L'article 3 du même arrêté est modifié comme suit:

- 1° Les termes L1, L2, L3, L4, L5, L6 et L7 sont remplacés par les termes respectifs L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e et L7e.
- 2° L'alinéa 3 est abrogé.
- 3° À l'alinéa 4, la première phrase est remplacée par le libellé suivant :

« Sans préjudice des dispositions de l'alinéa qui précède, les maxima prévus au présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

Art. 5. L'article 4 du même arrêté est modifié comme suit:

- 1° Les termes L1, L2, L3, L4, L5, L6 et L7 sont remplacés par les termes respectifs L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e et L7e.
- 2° L'alinéa *in fine* est remplacé par le libellé suivant:

« Les maxima prévus au présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale ; il en est de même des véhicules de génie civil ou à usage public spécial à condition pour ces derniers véhicules qu'ils soient conduits à vide et à une vitesse ne

dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière. »

Art. 6. L'article 6, du même arrêté est modifié comme suit:

1° Les termes L1, L2, L3, L4, L5, L6 et L7 sont remplacés par les termes respectifs L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e et L7e.

2° L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:

« Les maxima prévus au présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale ; il en est de même des véhicules de génie civil ou à usage public spécial à condition pour ces derniers véhicules qu'ils soient conduits à vide et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière. »

Art 7. L'article 7 du même arrêté est modifié comme suit :

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

a) Les mots « ayant les Transports dans ses attributions » sont abrogés.

b) La deuxième phrase est remplacé par le libellé suivant :

« Toutefois, la mise en circulation d'un tel véhicule est uniquement autorisée sous le couvert d'une autorisation spéciale établie conformément aux dispositions du règlement grand-ducal du XXXX relatif aux transports et circulations exceptionnels soumis à des autorisations spéciales sur les voies publiques. »

2° À l'alinéa 2, les termes « de circuler » sont remplacés par le terme « spéciale ».

3° À l'alinéa 3, les termes « de circuler » sont remplacés par les termes « spéciale telle que mentionnée à l'alinéa 1^{er} ».

Art. 8. À l'article 8, paragraphe 5 du même arrêté, la première phrase est remplacée par le libellé suivant:

« 5. Le respect des obligations en relation avec le chargement et son arrimage correct et conforme ainsi qu'avec le matériel de sécurisation de la charge incombe au propriétaire, au détenteur, au titulaire du certificat d'immatriculation ou au conducteur du véhicule routier et à la personne ayant procédé au chargement. ».

Art. 9. L'article 9 du même arrêté est modifié comme suit :

1° Au paragraphe 1, point 2, l'alinéa *in fine* est remplacé par le libellé suivant :

« La longueur totale des véhicules routiers transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, à l'exception des conteneurs 45 pieds, conteneur inclus, ne doit pas dépasser les maxima prévus à l'article 4. »

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

« Le ministre peut, conformément aux dispositions du règlement grand-ducal du XXXX précité, accorder des autorisations spéciales pour la mise en circulation d'un véhicule routier ne répondant pas aux dispositions du paragraphe 1^{er}. »

Art. 10. À l'article 10 du même arrêté, les termes L1, L2, L3, L4, L5 et L6 sont remplacés par les termes respectifs L1e, L2e, L3e, L4e, L5e et L6e.

Art. 11. L'article 12 du même arrêté est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 3 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 1^{er}, point 3, un nouveau tiret deux est inséré à la suite du premier tiret avec le libellé suivant :

« - à trois essieux 26 tonnes ; »

b) Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 2 avec le libellé suivant :

« Pour les véhicules utilitaires lourd à émission nulle, la masse maximale autorisée prévue au paragraphe 3 peut être augmentée de la masse supplémentaire nécessaire en raison du système de stockage d'énergie sans pour autant excéder les valeurs suivantes :

1° sur un véhicule automoteur autre qu'un autocar ou autobus,

- à deux essieux 20 tonnes ;
- à trois essieux 28 tonnes ;

2° sur un autobus ou autocar

- à trois essieux 28 tonnes ;
- à articulation à trois essieux 30 tonnes. »

c) Au nouvel alinéa 4, les points 1 et 2 sont remplacés par le libellé suivant :

« 1° sur un véhicule automoteur, autre qu'un autocar ou autobus,
- à trois essieux 27 tonnes ;

2° sur un autobus ou autocar

- à articulation à trois essieux 29 tonnes. »

2° Au paragraphe 5, les mots « ayant les Transports dans ses attributions » sont abrogés.

3° Le paragraphe 6 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 1^{er}, la première phrase est remplacée par le libellé suivant:

« 6. Les prescriptions du présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, ni aux machines automotrices à grande vitesse, ni aux machines mobiles à grande vitesse. »

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

« Sans préjudice de l'alinéa qui précède, les machines automotrices à grande vitesse et les machines mobiles à grande vitesse dont la masse dépasse 60 tonnes ou la masse par essieu dépasse 12 tonnes ne peuvent être mises ou maintenues en circulation sur la voie publique que sous le couvert d'une autorisation spéciale établie conformément aux dispositions du règlement grand-ducal du XXXX précité. »

c) À l'alinéa *in fine*, les mots « ayant les Transports dans ses attributions » sont abrogés.

4° Au paragraphe 7, le dernier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

« Par dérogation aux prescriptions des paragraphes 2 et 3, la masse maximale autorisée des véhicules routiers automoteurs à quatre essieux peut être portée à 39 tonnes à condition que la masse maximale autorisée par essieu sur l'essieu tandem ne dépasse pas 11,5 tonnes, que le véhicule dispose d'un système électronique de pesage de la masse sur les essieux embarqués et que la masse maximale techniquement admissible du véhicule ainsi que des essieux ne soit pas dépassée. »

5° Le paragraphe 8 est remplacé par le libellé suivant :

« 8. Le ministre peut, dans des cas exceptionnels, en vue d'une immatriculation, accorder des autorisations augmentant ou diminuant les maxima et minima prévus par le présent article et en arrêter les conditions. Toutefois, la mise en circulation d'un tel véhicule est uniquement autorisée sous le couvert d'une autorisation spéciale, établie conformément aux dispositions du règlement grand-ducal du XXXX précité. Il en est de même si le dépassement des masses maximales autorisées est dû au chargement transporté.

Un véhicule routier destiné au transport de choses, immatriculé avant le 1^{er} août 2022, pour lequel une augmentation de la masse maximale autorisée a été retenue lors de l'immatriculation à cause de sa superstructure pour le transport d'éléments divisibles, peut être utilisé pour effectuer des transports de chargements divisibles jusqu'à concurrence de la limite de la masse maximale autorisée inscrite dans le champ de remarques du certificat d'immatriculation dudit véhicule routier. »

Art. 12. L'article 12*bis* du même arrêté est modifié comme suit :

1° À l'alinéa 5, les mots « ayant les Transports dans ses attributions » sont abrogés.

2° À l'alinéa *in fine*, la première phrase est remplacée par le libellé suivant:

« Les prescriptions du présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, ni aux machines. »

Art. 13. L'article 19 du même arrêté est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 19. Les dispositions des articles 14 et 16 alinéa 2 ne s'appliquent ni aux véhicules de l'Armée ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

Art. 14. L'article 20, alinéa 2 du même arrêté est remplacé par le libellé suivant:

« L'usage exclusif de pneumatiques à air, désignés ci-après par pneus, est prescrit pour tous les véhicules routiers, à l'exception des cycles, des cycles traînés, des véhicules spéciaux de l'Armée et des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

Art. 15. À l'article 24*quinquies*, paragraphe 3 du même arrêté, les termes L2, L5, L6 et L7 sont remplacés par les termes respectifs L2e, L5e, L6e et L7e.

Art. 16. L'article 25, paragraphe 4 du même arrêté est remplacé par le libellé suivant:

« 4. Les prescriptions des paragraphes 2 et 3 ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, ni aux machines automotrices. »

Art. 17. L'article 25*ter*, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 du même arrêté est remplacé par le libellé suivant:

« Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, ni aux machines automotrices agricoles, ni aux engins de travaux publics immatriculés comme machines automotrices. »

Art. 18. À l'article 28*bis* du même arrêté, la phrase introductive de l'alinéa 1^{er} est remplacée par le libellé suivant:

« Par dérogation aux dispositions de l'article 28, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des tracteurs, des machines, des véhicules spéciaux de l'Armée et des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, doivent être munis: »

Art. 19. L'article 37, alinéa 3 du même arrêté est remplacé par le libellé suivant:

« Les prescriptions du présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, ni aux machines automotrices. »

Art. 20. À l'article 41 du même arrêté, la phrase introductive de l'alinéa 1^{er} est remplacée par le libellé suivant:

« À l'exception des motocycles, des tracteurs sans cabine ou à cabine non fermée, des machines, des véhicules spéciaux de l'Armée et des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, appartenant à l'un des types suivants: »

Art. 21. À l'article 41*bis* du même arrêté, la phrase introductive de l'alinéa 1^{er} est remplacée par le libellé suivant:

« Par dérogation aux dispositions de l'article 41, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg, après le 31 décembre 1966 :

À l'exception des motocycles, des tracteurs sans cabine ou à cabine non fermée, des machines, des véhicules spéciaux de l'Armée et des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. Tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, constitués par des feux clignotants et appartenant à l'un des types suivants: »

Art. 22. À l'article 41*quater* du même arrêté, la phrase introductive de l'alinéa 1^{er} est remplacée par le libellé suivant:

« Par dérogation aux dispositions des articles 41 et 41*bis*, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 1^{er} janvier 1979 :

À l'exception des motocycles, des tracteurs sans cabine ou à cabine non fermée, des machines, des véhicules spéciaux de l'Armée et des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. Tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, constitués par des feux clignotants et appartenant à l'un des types suivants: »

Art. 23. L'article 42 du même arrêté est modifié comme suit:

1° À l'alinéa 1^{er}, la phrase introductive est remplacée par le libellé suivant:

« Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, des machines, des tracteurs et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique: »

2° À l'alinéa 5, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant:

« Ces feux doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

Art. 24. L'article 42*bis* du même arrêté est modifié comme suit:

1° À l'alinéa 1^{er}, la phrase introductive est remplacée par le libellé suivant:

« Par dérogation aux dispositions de l'article 42, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:

Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, des machines, des tracteurs agricoles et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique: »

2° L'alinéa 5 est remplacé par le libellé suivant:

« Les feux sub a) et b) ci-dessus doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

Art. 25. L'article 42*ter* du même arrêté est modifié comme suit:

1° À l'alinéa 1^{er}, la phrase introductive est remplacée par le libellé suivant:

« Par dérogation aux dispositions des articles 42 et 42*bis*, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 1^{er} janvier 1979:

Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, des machines, des tracteurs et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique: »

2° À l'alinéa 5, la dernière phrase de la lettre a) est remplacée par le libellé suivant:

« Pour les véhicules de l'Armée et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, il suffit d'un seul feu rouge placé à gauche. »

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

« Les feux sous a) et b) ci-dessus doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

Art. 26. À l'article 43*bis*, paragraphe 3 du même arrêté, l'alinéa 2 est modifié comme suit :

1° Au troisième tiret, le point final est remplacé par un point-virgule.

2° Un quatrième tiret est ajouté avec le libellé suivant:

« - un fanion de sécurité monté vers le haut et visible pour les autres usagers de la voie publique. La distance entre le sol et le fanion de sécurité doit mesurer au moins 1.5 mètre. »

Art. 27. L'article 44 du même arrêté est modifié comme suit:

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

a) Les alinéas 2 et 3 sont remplacés par le libellé suivant:

« Les véhicules équipés en dépanneuse ou destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés, les véhicules destinés et équipés aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, les véhicules servant à l'entretien, au nettoyage, au déneigement, au salage ou au déblaiement de la voie publique, les véhicules servant à l'entretien de l'équipement routier, les véhicules servant au ramassage des déchets, les véhicules dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12, les véhicules qui escortent les véhicules dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12, les machines dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 40 km/h et les tracteurs doivent être équipés d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants, visibles de tout côté.

Les véhicules destinés au transport de carburant, les véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg destinés au transport de choses ainsi que les machines dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h peuvent être munis d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants, assurant la visibilité de cet éclairage spécial de tout côté. »

b) À l'alinéa 6, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant:

« Les dispositions du présent alinéa ne sont ni applicables aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

Art. 28. À l'article 46, paragraphe 4, alinéa 2 du même arrêté, les termes L5 et L7 sont remplacés par les termes respectifs L5e et L7e.

Art. 29. À l'article 48, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 et paragraphe 3 du même arrêté, les termes L1, L2, L3, L4, L5, L6 et L7 sont remplacés par les termes respectifs L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e et L7e.

Art. 30. L'article 48*bis* du même arrêté est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 48*bis*. Les dispositions de la présente section ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

Art. 31. L'article 49 du même arrêté est modifié comme suit:

1° À la rubrique A), la première phrase est remplacée par le libellé suivant:

« A) Tous les véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation au Grand-Duché, à l'exception des tracteurs, des machines, des véhicules spéciaux de l'Armée et des véhicules spéciaux de la Police grand-

ducale doivent être équipés d'un indicateur de vitesse et d'un compteur kilométrique, fixés à portée de vue du conducteur. »

2° À la rubrique D), alinéa 6, le premier tiret est remplacé par le libellé suivant:

« - aux véhicules de l'Armée et aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale;

3° À la rubrique F), les mots « ayant les Transports dans ses attributions » sont abrogés.

4° À la rubrique L), les termes L1 et L2 sont remplacés par les termes respectifs L1e et L2e.

5° À la rubrique M), alinéa 3, la troisième phrase est remplacée par le libellé suivant:

« Dans le cadre d'une réépreuve, la prédite validité ne peut pas dépasser une année pour un extincteur d'incendie d'une capacité minimale de 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, et quatre années pour un extincteur d'une capacité minimale inférieure à 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent. »

Art. 32. L'article 51 est modifié comme suit :

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

« 1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée et aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

2° Au paragraphe 2, alinéa 3, lettre a), les mots « automoteurs de la police grand-ducale et » sont supprimés.

3° Au paragraphe 2, alinéa 3, lettre c), les mots « ayant les Transports dans ses attributions » sont abrogés.

Art. 33. L'article 52 du même arrêté est modifié comme suit:

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

« 1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules routiers des catégories L1e, L3e et L4e, ni aux véhicules routiers des catégories L2e, L5e, L6e et L7e non munis d'une carrosserie, ni aux cycles et aux véhicules routiers assimilés aux cycles, ni aux véhicules routiers traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles, ni aux véhicules de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

2° Au paragraphe 3 les termes L2, L5, L6 et L7 sont remplacés par les termes respectifs L2e, L5e, L6e et L7e.

Art. 34. À l'article 53 les termes L1, L2, L3, L4, L5, L6 et L7 sont remplacés par les termes respectifs L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e et L7e.

Art. 35. L'article 54 du même arrêté est modifié comme suit:

1° Le point 27 est remplacé par le libellé suivant:

« 27. *Cahier des charges.*

Les propriétaires, les titulaires d'un certificat d'immatriculation et les conducteurs d'autobus doivent observer en outre les prescriptions du cahier des charges attaché à la concession. »

2° Le point 28 est remplacé par le libellé suivant:

« 28. *Dispenses:*

Le ministre peut délivrer des autorisations individuelles pour le maintien en service d'autobus et d'autocars ne répondant pas à toutes les prescriptions techniques du présent article et fixer les conditions spéciales à observer par les propriétaires, les titulaires d'un certificat d'immatriculation et les conducteurs de ces véhicules pour garantir la sécurité de la circulation routière. »

Art. 36. L'article 56ter du même arrêté est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 56ter. Les propriétaires, les titulaires d'un certificat d'immatriculation et les conducteurs sont responsables de l'observation de l'article 56bis. »

Art. 37. L'article 70 du même arrêté est modifié comme suit:

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

- a) À la fin du texte introductif, le point final est remplacé par un double-point.
- b) Au point 7°, lettre b), les mots « , apposée sur le véhicule de façon à assurer en toute circonstance sa visibilité et sa lisibilité » sont abrogés.
- c) Au point 12°, les mots « ayant les Transports dans ses attributions » sont abrogés et le point final est remplacé par un point-virgule.
- d) L'alinéa 1^{er} est complété in fine par un nouveau point 13° libellé comme suit :

« 13° le cas échéant, le rapport technique établi par un service technique dans le cadre d'une réception nationale ou d'une réception nationale individuelle, ainsi que la fiche de réception établie par la SNCA. »

2° L'alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:

« Lorsqu'un document de bord ou une vignette a été endommagé, détruit, perdu ou volé ou qu'il est devenu illisible, le propriétaire, le détenteur, le titulaire du certificat d'immatriculation ou le conducteur du véhicule concerné doit sans délai pourvoir à son remplacement. »

3° Un nouvel alinéa est inséré *in fine* avec le libellé suivant:

« Lors d'un contrôle réalisé par les agents de la Police grand-ducale ou les agents de l'Administration des douanes et accises, toute information obtenue par la consultation d'une base de données contenant des informations relatives aux documents de bord obligatoires, conformément à l'alinéa 1^{er}, prévaut sur l'information contenue dans le document exhibé par le conducteur, si une contradiction est révélée entre l'information contenue dans le document et l'information fournie par la consultation électronique. »

Art. 38. L'article 72, paragraphe 5 du même arrêté est remplacé par le libellé suivant:

« 5. Parallèlement, il est interdit à tout propriétaire, détenteur ou titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule de faire ou de laisser conduire un véhicule par une personne ne répondant pas aux conditions du présent article. »

Art. 39. L'article 119, alinéa 2 du même arrêté est remplacé par le libellé suivant:

« À l'extérieur des agglomérations, les véhicules spéciaux de l'Armée et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale peuvent suivre le milieu de la chaussée, sauf s'il y a trois voies de circulation et dans les cas énumérés à l'article suivant. »

Art. 40. L'article 131*bis*, paragraphe 2 du même arrêté est remplacé par le libellé suivant:

« 2. L'usage des feux clignotants prévus à l'article 44 est obligatoire pour :

- a) les machines dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 40 km/h et les tracteurs, lorsqu'ils circulent sur la voie publique ou lorsqu'ils sont immobilisés sur la chaussée;
- b) les véhicules équipés en dépanneuses ou destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés ainsi que les véhicules destinés et équipés aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, lorsqu'ils effectuent le dépannage, le transport ou la réparation d'un véhicule;
- c) les véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg destinés au transport de choses, lors du chargement ou du déchargement sur la voie publique;
- d) les machines dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h, lorsqu'elles effectuent des travaux sur la voie publique;
- e) les véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement, le salage ou le déblaiement de la voie publique, les véhicules assurant l'entretien de l'équipement routier ainsi que les véhicules assurant le ramassage des déchets, dans l'exercice de leur service;
- f) les véhicules dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12 et les véhicules qui escortent ces véhicules, lorsqu'ils circulent sur la voie publique ou lorsqu'ils sont immobilisés sur la chaussée.

L'usage des feux clignotants prévus à l'article 44 est autorisé pour les véhicules routiers destinés au transport de carburant et aux véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg destinés au transport de

choses, lors du chargement ou du déchargement, ainsi que les machines dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h.

Les conducteurs qui circulent ou manœuvrent sous le couvert de feux clignotants doivent tenir compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation. »

Art. 41. À l'article 144, point D. du même arrêté, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant:

« Cet éclairage est obligatoire pour les véhicules routiers automoteurs dont la largeur dépasse 2,55 mètres, hormis pour les véhicules spéciaux de l'Armée et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

Art. 42. L'article 155 du même arrêté est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 155. Les prescriptions de la présente section ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux autres véhicules de l'Armée en manœuvre, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. »

Art. 43. À l'article 160*bis*, paragraphe 5, les termes L2, L5, L6 et L7 sont remplacés par les termes respectifs L2e, L5e, L6e et L7e.

Chapitre 2 – Modifications du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers

Art. 44. L'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 1^{er}. (1) Tout véhicule routier, visé par :

- le règlement modifié 168/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles,
- le règlement modifié 167/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers,
- le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) no 715/2007 et (CE) no 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE,

ainsi que tout moteur visé par :

le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) no 1024/2012 et (UE) no 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, doivent faire l'objet d'une réception européenne par type ou individuelle.

Le type de véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception européenne par type est désigné « type de véhicule homologué ». Le véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception européenne individuelle est désigné « véhicule homologué ».

Tout véhicule dont la première mise en circulation dans l'Union européenne a eu lieu avant l'entrée en vigueur des règlements repris sous l'alinéa 1^{er} et disposant d'une réception par type européenne est considéré conforme.

(2) Tout véhicule routier pour lequel il n'existe pas de réception européenne par type ou individuelle en cours de validité doit faire l'objet soit d'une réception nationale individuelle soit d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

(3) La réception nationale individuelle ainsi que la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries sont établies par la Société Nationale de Certification et d'Homologation, ci-après dénommée la « SNCH », conformément au règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de directives et de règlements de l'Union européenne relatifs à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, ainsi que des véhicules agricoles et forestiers et des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

(4) Aux fins d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries selon les dispositions du paragraphe 2, la SNCH peut exiger tout certificat, procès-verbal, attestation ou note descriptive, mentionnant les données pour lesquelles les systèmes, composants et entités techniques du type de véhicule ou du véhicule ont été calculés et dimensionnés et documentant le niveau de performance de ceux-ci.

Les documents visés à l'alinéa 1^{er} peuvent être délivrés soit par une autorité de réception compétente d'un autre pays, soit par un des services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 3 février 1998. Le cas échéant, la SNCH peut exiger une traduction légalisée, dans une des langues prévues par la loi du 24 janvier 1984 sur le régime des langues, de tout document présenté en vertu des dispositions du présent paragraphe.

La SNCH peut, conformément au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, recourir aux essais physiques du véhicule sans pour autant réaliser des essais destructifs pour établir si le véhicule satisfait aux dispositions européennes ou nationales en vigueur. Ces essais physiques peuvent être effectués par un des services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 3 février 1998. »

Art. 45. L'article 2 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 2. La réception nationale individuelle ainsi que la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries selon les dispositions de l'article 1^{er}, font l'objet d'un procès-verbal de réception, dont les différents modèles sont fixés par les règlements européens énumérés à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}.

Lorsqu'il s'agit d'une réception européenne par type, le procès-verbal est dénommé « titre d'homologation ». »

Art. 46. L'article 3 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 3. (1) Une réception nationale individuelle ainsi qu'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries est délivrée par la SNCH pour un véhicule, à condition :

- a) que ce véhicule ne présente ni de danger pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route, ni de non-conformité sur le plan technique ou environnemental, et

- b) que ce véhicule réponde aux dispositions des règlements européens repris à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er} ou le cas échéant à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques en vigueur au moment de sa construction, à moins:
- d'être conçu suivant de nouvelles technologies,
 - d'être destiné à des essais scientifiques sur la voie publique, ou
 - de comporter des éléments techniques nécessaires à un usage spécial.

(2) Pour un véhicule qui ne correspond pas à un type de véhicule homologué ou à un véhicule homologué, une réception isolée à titre personnel peut être délivrée par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé « SNCA » dans les conditions du paragraphe 1^{er}, point a) pour un véhicule importé sur demande du propriétaire du ou détenteur au moment où celui-ci établit sa résidence normale au Luxembourg, à condition:

- a) que ce véhicule ait été immatriculé en dernier lieu dans le pays de provenance du propriétaire ou détenteur au nom de celui-ci,
- b) que le propriétaire ou détenteur puisse documenter sa situation régulière au Luxembourg conformément aux exigences de l'article 12, paragraphe 6.

(3) Les réceptions intervenues dans les conditions du paragraphe 1^{er} ou de celles du paragraphe 2 donnent lieu à une inscription spéciale à la rubrique « REMARQUES » du certificat d'immatriculation de ces véhicules. »

Art. 47. L'article 4 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 4. (1) Lorsqu'un véhicule couvert par une réception européenne par type ou individuelle, ou par une réception nationale individuelle ou par une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries est modifié ou transformé au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou modifié moyennant l'incorporation ou le montage de systèmes ou composants non homologués pour ce véhicule, il doit, en vue de son immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception isolée établie par la SNCA.

Sans préjudice de l'alinéa précédent, pour un véhicule pour lequel la législation européenne applicable ne prévoit pas de réception nationale individuelle ou de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries, une réception isolée peut être établie par la SNCA.

(2) Une réception isolée est délivrée pour un véhicule, à condition :

- a) que ce véhicule ne présente ni de danger pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route, ni de non-conformité sur le plan technique ou environnemental, et
- b) que ce véhicule réponde aux dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques en vigueur au moment de sa construction, à moins:
- d'être conçu suivant de nouvelles technologies,
 - d'être destiné à des essais scientifiques sur la voie publique, ou
 - de comporter des éléments techniques nécessaires à un usage spécial.

(3) Aux fins d'une réception isolée, la SNCA peut exiger tout certificat, procès-verbal, attestation ou note descriptive, mentionnant les données pour lesquelles les systèmes, composants et entités techniques du type de véhicule ou du véhicule ont été calculés et dimensionnés et documentant le niveau de performance de ceux-ci.

Les documents visés à l'alinéa précédent peuvent être délivrés soit par une autorité de réception compétente d'un autre pays, soit par le constructeur du type de véhicule ou du véhicule ou son mandataire officiel, soit par un des services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 3 février 1998. Le cas échéant,

la SNCA peut exiger une traduction légalisée, dans une des langues prévues par la loi du 24 janvier 1984 sur le régime des langues, de tout document présenté en vertu des dispositions du présent paragraphe.

En outre, la SNCA peut, aux fins des vérifications physiques, recourir aux services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, pour établir si le véhicule satisfait aux prescriptions nationales en vigueur.

Une réception isolée donne lieu à une inscription spéciale à la rubrique « REMARQUES » du certificat d'immatriculation du véhicule. »

Art. 48. L'article 5 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 5. Si un véhicule a subi une modification, transformation ou réparation de nature à changer une des caractéristiques techniques figurant sur son titre d'homologation ou autre procès-verbal de réception, son certificat de conformité ou son certificat d'immatriculation, la réception isolée du véhicule se fait sur base d'une note, établie et signée soit par l'assembleur ou le réparateur du véhicule, soit par l'atelier de transformation visé à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, soit par un des services techniques visés à l'article 4 paragraphe 3. Cette note décrit la modification, transformation ou réparation effectuée et comporte l'attestation que cette modification, transformation ou réparation a été effectuée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes, et qu'elle n'affecte ni la sécurité ni le comportement environnemental du véhicule. »

Art. 49. L'article 6, paragraphe 1^{er} du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art 6. (1) Les véhicules réceptionnés sur base des dispositions du règlement 2018/858/UE précité, dont la validité de la réception européenne par type est échue, peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens de ce règlement, pendant une période de 12 mois pour les véhicules complets à compter de la date à laquelle la réception européenne par type perd sa validité et pendant une période de 18 mois à compter de cette même date pour les véhicules complétés, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10 pour cent du nombre des véhicules correspondant à l'un ou plusieurs types de véhicule concerné, s'il s'agit de véhicules de la catégorie M1, ou 30 pour cent du nombre des véhicules correspondant au type de véhicule(s) concerné(s), s'il s'agit de véhicules d'une catégorie autre que la catégorie M1, qui ont été immatriculés au Luxembourg au cours des douze mois avant ladite échéance. Si ces 10 pour cent et 30 pour cent respectifs correspondent à moins de cent véhicules, un maximum de cent véhicules est autorisé.

Le nombre des véhicules d'un type donné est limité aux véhicules pourvus d'un certificat de conformité valable ayant été délivré à la date de fabrication ou après cette date, ledit certificat étant resté valable au moins trois mois après sa date de délivrance, mais étant devenu caduc du fait de l'entrée en vigueur d'un acte réglementaire.

Les véhicules réceptionnés sur base des dispositions du règlement modifié 168/2013/UE précité, dont la validité de la réception européenne par type est échue, peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens de ce règlement pendant une période de vingt-quatre mois pour les véhicules complets à compter de la date à laquelle la réception UE par type perd sa validité et pendant une période de trente mois à compter de cette même date pour les véhicules complétés, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10 pour cent du nombre des véhicules immatriculés au cours des deux années précédentes ou cent véhicules, le nombre le plus élevé étant retenu.

Les véhicules réceptionnés sur base des dispositions du règlement modifié 167/2013/UE précité, dont la validité de la réception européenne par type est échue, peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens de ce règlement pendant une période de vingt-quatre mois pour les véhicules complets à compter de la date à laquelle la réception européenne par type perd sa validité et pendant une période de trente mois à compter de cette même date pour les véhicules complétés, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10 pour cent du nombre des véhicules immatriculés au cours des deux années précédentes ou vingt véhicules, le nombre le plus élevé étant retenu.

Pour les dispositions des alinéas 3 et 4, une mention spécifique qui identifie les véhicules en question comme étant « de fin de série » doit figurer sur le certificat de conformité des véhicules mis en service selon cette procédure. »

Art. 50. L'article 7 du même règlement est modifié comme suit:

1° Le paragraphe 2 est remplacé par le libellé suivant:

«(2) L'obligation d'immatriculation au Luxembourg pour un véhicule n'est pas donnée lorsque celui-ci est mis à la disposition d'une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg, par le propriétaire ou détenteur, personne physique ou morale ayant respectivement sa résidence normale ou son siège social dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse, à condition que la personne qui en dispose utilise elle-même le véhicule en sa qualité de salarié, d'administrateur ou de gérant du propriétaire ou détenteur, et que le véhicule soit valablement immatriculé dans le pays où le propriétaire, le détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation a respectivement sa résidence normale ou son siège social.»

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

« (3) Un véhicule qui est soumis à l'immatriculation au Luxembourg en vertu des dispositions du paragraphe 1^{er}, mais qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale qui n'y a pas son siège social, ne peut être immatriculé au Luxembourg que dans les conditions suivantes:

a) lorsque ce véhicule est mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg de manière continue par une personne physique y ayant sa résidence normale, dans des circonstances autres que celles du paragraphe 2, ou par une personne morale y ayant son siège social, l'immatriculation du véhicule doit avoir lieu au plus tard un mois après la date de la première mise en circulation;

b) lorsqu'il est destiné à être exporté endéans les trois mois après son immatriculation, à condition que le dernier vendeur du véhicule soit une personne ayant sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, et que le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation, au nom duquel le véhicule est immatriculé est identifié, dans le cas d'une personne physique, sur base du document prévu à l'article 12, paragraphe 8, et dans le cas d'une personne morale, sur base d'une pièce justificative documentant son siège social; dans ce cas, le véhicule doit être pourvu des plaques d'immatriculation visées à l'article 21, sous g), qui sont délivrées par la SNCA. »

3° Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant :

« (4) Lorsqu'une personne physique, qui établit sa résidence normale au Luxembourg, ou lorsqu'une personne morale, qui établit son siège social au Luxembourg est propriétaire, détenteur ou titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule immatriculé à son nom dans un autre pays ou qu'elle bénéficie, dans des circonstances autres que celles visées au paragraphe 2, de la mise à disposition d'un véhicule immatriculé dans un autre pays au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, elle doit se conformer aux dispositions du paragraphe 1^{er} dans un délai de six mois, à compter du jour de l'établissement de la résidence normale ou du siège social au Luxembourg.»

4° Au paragraphe 6, la phrase introductive de la lettre c) est remplacée par le libellé suivant:

« c) autoriser l'immatriculation, à titre exceptionnel, pour une durée limitée ou non, d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire, détenteur ou titulaire d'un certificat d'immatriculation qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, à condition pour cette personne: »

5° Le paragraphe 7 est remplacé par le libellé suivant:

« (7) Lorsque le certificat d'immatriculation d'un véhicule est restitué à la SNCA ou à une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation au nom du même propriétaire, détenteur, ou titulaire du certificat d'immatriculation, l'ancien véhicule peut rester immatriculé temporairement sur demande de ce propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation.

Cette immatriculation est documentée par un certificat d'immatriculation temporaire dont le modèle est arrêté à l'annexe 3, qui reste valable jusqu'à la fin du cinquième jour ouvrable à compter de la remise du certificat d'immatriculation, à condition d'être accompagné d'une copie du certificat d'immatriculation restitué, certifiée conforme à l'original par la SNCA ou par une personne déléguée par celle-ci et répondant aux conditions de l'alinéa 1. »

6° Le paragraphe 9 est remplacé par le libellé suivant:

« (9) L'immatriculation d'un véhicule au nom de plusieurs propriétaires, détenteurs ou titulaires d'un certificat d'immatriculation est exclue. Toutefois, pour les véhicules dont un certificat d'immatriculation a été émis avant le XXXXX et comportant à la rubrique « Remarques » la mention « Véhicule appartenant à plusieurs propriétaires », ce certificat reste valable jusqu'à une nouvelle immatriculation ou en cas de transcription du véhicule. »

7° Au paragraphe 10, l'alinéa 1 est abrogé.

8° Un nouveau paragraphe 12 est ajouté in fine, libellé comme suit :

« (12) Pour toute immatriculation d'un véhicule routier au Luxembourg, la compagnie d'assurance titulaire du contrat de responsabilité civile automobile obligatoire procède à la saisie des données techniques relatives au véhicule à faire immatriculer, dans la limite des informations prévues à l'annexe 1 du présent règlement.

Dans le cadre de cette saisie, la compagnie d'assurance est autorisée à traiter conformément à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3 de la loi précitée du 14 février 1955 les données à caractère personnel suivantes :

- le numéro de châssis du véhicule et le numéro d'immatriculation attribué au véhicule ;
- le(s) nom(s), prénom(s) et adresse du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation pour lequel le véhicule est assuré ;
- les données personnelles du preneur d'assurance, le cas échéant.

Une fois l'envoi des données susmentionnées effectué à la SCNA, et dès l'établissement de l'attestation d'assurance, la compagnie d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire ne conserve pas les données techniques dudit véhicule. »

Art. 51. L'article 8 du même règlement est modifié comme suit:

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

« Le certificat d'immatriculation est remis par la SNCA au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ou à une personne que celui-ci a mandatée dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4. »

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

« (3) Le certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule est remis au titulaire du certificat d'immatriculation de ce véhicule par la SNCA ou par une personne que celle-ci a déléguée à ces fins en vertu des dispositions de l'article 7, paragraphe 7 ou à une personne mandatée dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4. »

3° Le paragraphe 4 est remplacé par le libellé suivant:

« (4) La vignette de conformité d'un véhicule est délivrée par la SNCA, suite à son immatriculation.

Elle est valable pendant l'année de sa délivrance ainsi que pendant les quatre années suivantes. Son attribution ainsi que son renouvellement sont sujets au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14°. »

Art. 52. L'article 10 du même règlement est modifié comme suit:

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

« Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule au Luxembourg ou de l'obtention d'un certificat d'immatriculation, d'une vignette de conformité, d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'immatriculation d'un véhicule ou de toute autre opération administrative dans le cadre de la mise en circulation sur la voie publique ou de la mise hors circulation sur la voie publique d'un véhicule au Luxembourg, le requérant ou la personne physique ou morale mandatée par celui-ci est tenu de présenter à la SNCA une demande écrite et signée, dont le modèle est approuvé par le ministre, cette demande pouvant être transmise par voie électronique sécurisée. À cette demande sont à joindre les pièces justificatives requises, selon le cas, en vertu de l'article 11, afin de documenter:

- a) le respect de la réglementation concernant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA);
- b) le respect de la réglementation en matière de droits d'entrée ainsi que des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation de véhicules routiers;
- c) la couverture du véhicule par une assurance de responsabilité civile pour véhicules automoteurs;
- d) la conformité technique du véhicule à un type réceptionné;
- e) la situation régulière au Luxembourg du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule;

- f) le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 ainsi que du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14°;
- g) la couverture du véhicule par un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré dans les conditions de l'article 4*bis* de la loi précitée du 14 février 1955;
- h) l'existence de toute autorisation requise en vertu de la loi précitée du 14 février 1955 ou du présent règlement ou en vertu d'autres lois ou règlements régissant la réception et l'immatriculation du véhicule;
- i) l'identité de la personne ayant introduit ou présenté la demande en question.

2° Un nouvel alinéa est inséré à la suite de l'alinéa 1 avec le libellé suivant :

« Les pièces justificatives visées par le présent article ainsi que les informations y relatives peuvent également être reçues ou vérifiées par la SNCA moyennant un système électronique sécurisée. »

Art. 53. L'article 11 du même règlement est modifié comme suit:

1° Le paragraphe 5 est remplacé par le libellé suivant:

« (5) Aux fins de l'immatriculation d'une ambulance, d'un véhicule d'incendie, d'un véhicule de secours, d'un taxi, d'un corbillard, d'une voiture de location ou d'un véhicule de location sans chauffeur, il y a lieu de produire, outre les pièces justificatives requises en vertu du paragraphe 1^{er}, 2, 3 ou 4, un document attestant l'autorisation du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule visé d'exercer l'activité à laquelle ce véhicule est destiné. Ce document peut également être reçu ou vérifié par la SNCA moyennant un système électronique sécurisé. »

2° Le paragraphe 6 est remplacé par le libellé suivant:

« (6) En vue de l'inscription d'un détenteur sur le certificat d'immatriculation, le propriétaire du véhicule doit marquer son accord écrit, la communication de l'accord écrit par voie électronique à la SNCA étant recevable. »

3° Le paragraphe 7 alinéa 1^{er} est modifié comme suit :

a) Les mots « au sens de à l'article 4 » sont remplacés par les mots « au sens de l'article 4 ».

b) Le même alinéa est complété par une phrase libellée comme suit :

« Cette attestation peut également être reçue ou vérifiée par la SNCA moyennant un système électronique sécurisé. »

4° Un nouveau paragraphe 9 est ajouté in fine avec le libellé suivant:

« (9) Sur demande motivée du requérant, le ministre peut, à titre exceptionnel, autoriser l'immatriculation d'un véhicule historique ou d'un véhicule précédemment immatriculé pour lequel l'un ou l'autre document nécessaire à l'immatriculation fait défaut. »

Art. 54. L'article 12 du même règlement est modifié comme suit :

1° Le paragraphe 1^{er} de cet article est modifié comme suit

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

« Toutefois, la documentation des cessions de propriété antérieures n'est pas exigée, lorsque parmi les propriétaires successifs du véhicule qui n'ont pas fait procéder à une immatriculation de ce véhicule, il y a une personne justifiant, soit au moyen d'un numéro TVA européen valable, soit au moyen d'une pièce justificative officielle du pays d'établissement de cette personne documentant la légalité de cet établissement; être en possession d'une autorisation de faire le commerce dans un pays de l'Espace Economique Européen ou en Suisse. »

b) Au même paragraphe, un nouvel alinéa est ajouté in fine avec le libellé suivant:

« Lorsque les documents présentés permettent l'identification sans équivoque du propriétaire, la partie I du certificat d'immatriculation reprendra la mention prévue à l'Annexe 1 du présent règlement sous C.4a; dans le cas contraire la mention C.4c sera inscrite sur la partie I du certificat d'immatriculation et aucune donnée de propriété ne sera consignée dans la base de données. »

2° Au paragraphe 6, la première phrase est remplacée par le libellé suivant:

« (6) Aux fins de documenter la situation régulière au Luxembourg du titulaire du certificat d'immatriculation, du propriétaire ou du détenteur d'un véhicule routier, celui-ci doit faire l'objet d'une inscription au registre national des personnes physiques et morales avec une adresse au Luxembourg reconnue valable par le gestionnaire de ce registre. »

3° Le paragraphe 7 est remplacé par le libellé suivant:

« (7) Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981, il y a lieu d'apposer des timbres de chancellerie sur la demande en vue de l'immatriculation du véhicule, d'une valeur représentant le montant de la taxe due, ou de fournir la preuve de paiement de ladite taxe auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA. »

4° Le paragraphe 9 est remplacé par le libellé suivant:

« (9) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule ayant précédemment été immatriculé, il y a lieu de produire:

a) si l'immatriculation précédente a eu lieu au Luxembourg et que le véhicule a été mis hors circulation, la preuve que les parties I et II ont été remises à la SNCA ou, si le véhicule n'a pas encore été mis hors circulation, les parties I et II du certificat d'immatriculation;

b) si le véhicule a précédemment été immatriculé à l'étranger, le document d'immatriculation étranger ou, à défaut du document d'immatriculation étranger, un certificat attestant la cessation, l'invalidation ou l'expiration de l'immatriculation antérieure ainsi que le retrait, l'invalidation ou la destruction, par l'autorité compétente, du document afférent. »

Art. 55. L'article 13 du même règlement est modifié comme suit:

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

« (1) Le vol, la perte, la destruction ou l'endommagement d'un certificat d'immatriculation ou d'une partie d'un certificat d'immatriculation donne droit à la délivrance d'un duplicata par la SNCA, sur base d'une demande dûment motivée.

Un duplicata de la partie I du certificat d'immatriculation n'est délivré qu'au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ou à une personne qu'il a mandatée à cette fin.

Un duplicata de la partie II du certificat d'immatriculation n'est délivré qu'au propriétaire du véhicule concerné ou à une personne qu'il a mandaté à cette fin, si celui-ci est consigné dans la base de données des véhicules routiers. Lorsque aucun propriétaire n'est consigné dans la base de données des véhicules routiers, le titulaire du certificat d'immatriculation de la partie I peut également se faire délivrer un duplicata de la partie II du certificat d'immatriculation.

La délivrance d'un duplicata d'un certificat d'immatriculation ou d'une partie d'un certificat d'immatriculation est soumise au paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981, hormis le cas du vol d'un document, attesté par une déclaration de vol établie par un fonctionnaire de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.

Le vol, la perte, la destruction ou l'endommagement d'une vignette de conformité donne droit à la délivrance d'une nouvelle vignette de conformité par la SNCA, sur base d'une demande dûment motivée, qui est soumise au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14°.

2° Le paragraphe 2 est modifié comme suit :

a) À l'alinéa 1^{er}, la première phrase est remplacée par le libellé suivant:

« (2) Lorsqu'un véhicule immatriculé au Luxembourg est cédé, vendu, exporté, détruit, mis hors d'usage ou temporairement mis hors circulation sur la voie publique, le titulaire du certificat d'immatriculation, le propriétaire ou le détenteur doit en informer la SNCA dans les cinq jours ouvrables, au moyen de la formule prévue à l'Annexe 5, dûment complétée et signée. »

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

« Aux fins d'une nouvelle immatriculation dans un autre pays d'un véhicule qui a été immatriculé au Luxembourg et qui y a été mis hors circulation, le propriétaire ou le titulaire précédemment inscrit sur le certificat d'immatriculation de ce véhicule peut se faire délivrer par la SNCA le document prévu à l'article 9, paragraphe 3, dans les conditions de l'article 11, paragraphe 8. »

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

« (3) Lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule immatriculé au Luxembourg change de résidence normale ou de siège social, il doit, endéans le mois suivant, faire procéder à l'inscription de sa nouvelle adresse soit par la commune d'arrivée, soit par la SNCA sur la partie I du certificat d'immatriculation du véhicule concerné.

Si la nouvelle adresse figure dans le répertoire national des personnes physiques et morales, la SNCA transcrit cette adresse dans le dossier d'immatriculation concerné, sans frais pour le requérant. »

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

« (4) Le propriétaire, le détenteur ou le futur titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier peut mandater par écrit une autre personne aux fins de procéder pour son compte à une des opérations visées à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 11, ainsi qu'aux paragraphes 1^{er}, 2 et 3 du présent article, à condition que le mandat mentionne:

- les coordonnées du mandataire et du mandant;
- l'opération et le véhicule sur lesquels porte le mandat,

et qu'il soit accompagné d'une copie du passeport ou de la carte d'identité du mandant ou d'un autre document permettant l'identification de celui-ci.

Toute personne justifiant d'une autorisation de faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse est de plein droit autorisée à faire procéder pour compte de ses clients aux opérations prévues à l'article 11 ainsi qu'aux paragraphes 2 et 3 du présent article. L'envoi du mandat complet peut s'effectuer par voie électronique sécurisée à la SNCA. »

5° Le paragraphe 6 est remplacé par le libellé suivant:

« (6) Chaque document à produire en vertu des dispositions du présent article ainsi que de celles des articles 11 et 12 doit être présenté ou envoyé à la SNCA. Tout document ou information présenté ou envoyé sous format électronique sécurisé est recevable par la SNCA.

Toutefois, la SNCA se réserve le droit de demander la présentation du document dont question à l'alinéa précédent à produire en version originale.

Sans préjudice des dispositions reprises à l'alinéa 1^{er} du présent article, les documents visés par les paragraphes 2 du présent article ainsi que ceux repris aux paragraphes 9 et 10 de l'article 12, doivent être présentés en version originale à la SNCA. »

Art. 56. L'article 14 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 14. (1) La validité du certificat d'immatriculation expire de plein droit conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) Dans l'hypothèse du point d) de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, pour un véhicule pour lequel un certificat de destruction est présenté à la SNCA, aucune future immatriculation de ce véhicule n'est possible. La SNCA en saisit les données dans le fichier électronique, tout en assurant par ailleurs la conservation des données relatives à l'immatriculation annulée.

(3) L'expiration du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier oblige son titulaire à se faire délivrer un nouveau certificat en vue de la remise en circulation du véhicule concerné, qui n'est émis qu'à condition que la raison à l'origine de l'expiration du certificat d'immatriculation antérieur n'existe plus. Dans les cas visés aux points a), b), c) et f) de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation ne requiert pas de nouvelle procédure d'immatriculation.

Dans l'hypothèse du point f) de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné doit, en vue de se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation, faire soumettre le véhicule au contrôle de conformité prescrit à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955. Dans ce cas, la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation se fait dans les conditions prévues à l'article 11, paragraphe 7, alinéa 2. »

Art. 57. À l'article 15 du même règlement, la phrase introductive est remplacée par le libellé suivant:

« La fiche caractéristique des véhicules de l'Armée comporte au moins les indications suivantes: »

Art. 58. L'article 18 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 18. Les véhicules routiers qui répondent aux dispositions du règlement modifié 19/2011/UE précité sont réputés satisfaire aux dispositions de l'article 17. Il en est de même pour les motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers qui répondent aux dispositions du règlement modifié 168/2013/UE précité ainsi que pour les véhicules agricoles et forestiers qui répondent aux exigences du règlement modifié 167/2013/UE précité. »

Art. 59. L'article 20 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art.20. Le numéro d'immatriculation attribué à un véhicule routier et assigné au titulaire du certificat d'immatriculation lors de son immatriculation est le premier numéro disponible dans la série courante. En vue de cette immatriculation le numéro de la série courante est alloué au demandeur pendant une durée d'un an. Ce numéro d'immatriculation alloué peut être transféré d'une personne physique ou morale à une autre.

Ce principe ne s'applique pas si le titulaire a exprimé dans sa demande le souhait de réutiliser un numéro d'immatriculation qui lui a été assigné lors d'une immatriculation précédente d'un véhicule routier, à condition que ce numéro d'immatriculation ne soit, au moment de l'immatriculation du nouveau véhicule, plus attribué à un véhicule routier et qu'il soit encore réservé au nom du titulaire conformément au paragraphe 2 de l'article 22. Il en est de même pour un numéro personnalisé réservé au nom du titulaire. »

Art. 60. L'article 21 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 21. (1) Un numéro d'immatriculation de série est le premier numéro disponible dans la série courante telle que définie à l'Annexe 6.

(2) Tout numéro d'immatriculation non attribué d'office à un véhicule et assigné à un titulaire par le ministre, conformément à l'alinéa 1^{er} de l'article 20, est considéré comme numéro personnalisé.

Le numéro d'immatriculation personnalisé peut être repris soit de la série courante, soit d'une des séries suivantes:

- a) la série à quatre chiffres compris entre 1000 et 9999, pour les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;

- b) la série à cinq chiffres compris entre 10000 et 99999, pour les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
- c) la série composée de combinaisons de 2 lettres telles que reprises au tableau du paragraphe 3 de l'annexe 6, suivies des éléments numériques de 0001 à 3999, pour les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
- d) la série composée de combinaisons de 2 lettres telles que reprises au tableau du paragraphe 3 de l'annexe 6, suivies des éléments numériques des 01 à 99, pour les cyclomoteurs et les quadricycles légers.

(3) Des séries spéciales de numéros sont réservées pour l'immatriculation de certaines catégories de véhicules ainsi que pour l'immatriculation de véhicules affectés à un usage particulier des véhicules suivants:

- a) les véhicules de la Cour grand-ducale sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 19, ou sous un numéro compris entre 1 et 19, précédé des lettres CD;
- b) les véhicules du Service de Protection du Gouvernement sont immatriculés sous un numéro compris entre 20 et 50, ou sous un numéro compris entre 20 et 50, précédé des lettres CD;
- c) les véhicules appartenant aux catégories de personnes suivantes, jouissant d'un statut diplomatique reconnu par le Grand-Duché de Luxembourg, sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres CD:
 - ceux des membres du corps diplomatique accrédités et résidant au Grand-Duché de Luxembourg ainsi que ceux des agents des organismes internationaux établis au Luxembourg;
 - ceux du président, des vice-présidents, des présidents des groupes politiques et du secrétaire général du Parlement européen;
 - ceux des juges, des avocats généraux et du greffier de la Cour de justice de l'Union européenne;
 - ceux des membres et du secrétaire général de la Cour des comptes de l'Union européenne;
 - ceux du président et des vice-présidents de la Banque européenne d'investissement;
 - ceux des membres du conseil d'administration du Fonds européen d'investissement;
 - ceux du chef du bureau et du chef adjoint du bureau de l'Association européenne de libre-échange au Grand-Duché de Luxembourg;
 - ceux des membres des missions d'États accrédités auprès d'un organisme international établi au Luxembourg.

Ce numéro comprend deux groupes à deux chiffres séparés par un tiret, le premier groupe désignant la représentation diplomatique ou l'organisme international, le deuxième groupe formant un numéro courant;

- a) les véhicules de la Chambre des députés sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 99, précédé de la lettre latine P;
- b) les véhicules de l'État sont immatriculés sous un numéro compris entre 0001 et 9999, précédé des lettres latines AA;
- c) les véhicules tombant sous l'application de la réglementation fixant la taxe sur les véhicules automoteurs de certaines catégories de véhicules à usage nécessairement limité sont immatriculés sous un numéro compris entre 0001 et 9999, précédé des lettres latines ZZ;
- d) les véhicules immatriculés dans les conditions de l'article 7, paragraphe 3 sous b) se voient attribuer un numéro compris entre 0001 et 9999, précédé des deux chiffres du mois et des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin desquels expire la validité de l'immatriculation, les deux groupes de chiffres ainsi constitués étant superposés et séparés par un trait horizontal. Les quatre éléments numériques sont suivis des deux lettres latines EX. »

Art.61. L'article 22 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 22. (1) Pour chaque nouvelle immatriculation d'un véhicule routier sous le couvert d'un numéro d'immatriculation personnalisé préalablement réservé, conformément à l'article 23, par le titulaire du certificat d'immatriculation sous lequel le véhicule routier sera immatriculé, le numéro d'immatriculation est attribué au véhicule et assigné au titulaire.

(2) Une fois le numéro d'immatriculation assigné à une personne physique ou morale, ce numéro d'immatriculation lui reste réservé pendant une période d'une année à partir de la mise hors circulation du véhicule routier auquel ce numéro a été attribué.

(3) L'héritier, parent ou allié au premier degré ou conjoint survivant d'une personne décédée, a droit, pour une période d'une année, au maintien du numéro, sous lequel le véhicule dont il a hérité est immatriculé. En cas d'immatriculation du véhicule au nom de l'héritier, parent ou allié au premier degré ou conjoint survivant d'une personne décédée, le numéro d'immatriculation lui sera assigné. À l'exception du conjoint survivant, l'héritier, parent ou allié au premier degré est soumis à l'obligation du paiement des taxes concernant l'immatriculation du véhicule routier, ainsi que, le cas échéant, la réutilisation du numéro personnalisé hérité, reprises à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981. »

Art. 62. L'article 23 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 23. (1) Toute personne physique ou morale ainsi que son mandataire peut, moyennant une demande écrite au ministre, procéder à une demande de réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier.

Les numéros personnalisés sont réservés en fonction de leur disponibilité ; en cas de non disponibilité du numéro demandé, la demande est clôturée.

La demande de réservation d'un numéro personnalisé transmise au ministre reste acquise au demandeur pendant une durée de 10 jours ouvrables à partir du jour de la transmission. À défaut de réception par la SNCA d'une preuve de paiement endéans le délai défini, le droit au numéro d'immatriculation personnalisé est retiré au demandeur. La confirmation de réservation du numéro d'immatriculation personnalisé, transmise par la SNCA au requérant suite au paiement, porte le nom, le ou les prénoms ainsi que le domicile ou le siège social du requérant, la date d'échéance de la réservation ainsi que le numéro d'immatriculation personnalisé réservé.

(2) Un numéro d'immatriculation personnalisé réservé au nom d'une personne physique ou morale, lui reste réservé pendant une période d'une année à partir de la date de la confirmation de cette réservation.

(3) La réservation d'un numéro personnalisé ainsi que la réutilisation d'un numéro personnalisé lors d'une immatriculation d'un véhicule routier est assujettie au paiement de la taxe telle que définie par le règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981. »

Art. 63. L'article 24 du même règlement grand-ducal est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 24. Sur base d'une autorisation du ministre:

- a) un ou plusieurs numéros de la série courante, choisis en dehors de la séquence normale peuvent être attribués en tant que numéros d'immatriculation secondaires aux véhicules dont question sous a), b) et c) de l'article 21, paragraphe 3 ainsi qu'aux véhicules de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises, des services spéciaux du Ministère d'État et de l'administration judiciaire en sus du numéro d'immatriculation sous lequel ces véhicules sont immatriculés. Un numéro d'immatriculation secondaire n'est pas assigné à une personne physique

ou morale et ne lui reste pas réservé conformément au paragraphe 2 de l'article 22 lors de la mise hors circulation dudit véhicule. Un certificat d'immatriculation est établi pour chaque numéro d'immatriculation secondaire, ce certificat mentionnant à sa rubrique « Remarques » le numéro d'immatriculation principal sous lequel le véhicule est immatriculé.

- b) un numéro d'immatriculation assigné au titulaire d'un certificat d'immatriculation peut exceptionnellement être remplacé en cours d'immatriculation d'un véhicule routier au nom de celui-ci, lorsqu'il est établi que la sécurité ou la protection de la vie privée de l'intéressé est mise en cause.

Le numéro d'immatriculation assigné à un titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule volé ou dont la ou les plaques d'immatriculation ont été volées est remplacé par un nouveau numéro. L'ancien numéro d'immatriculation n'est plus assigné pendant une période de dix ans à partir de la date présumée du vol, tout en restant toutefois réservé à ce titulaire pour une période d'un an après avoir atteint la date d'échéance.

Dans les conditions de l'alinéa 1^{er}, point b) ainsi que de l'alinéa 2 du présent article, un nouveau numéro de série ou, le cas échéant, numéro personnalisé, est attribué au véhicule routier et assigné au titulaire du certificat d'immatriculation par la SNCA pour le remplacement de l'ancien numéro. Sans préjudice de l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981, cette réservation n'est pas assujettie au paiement d'une taxe. »

Art. 64. L'article 25 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 25. (1) Tout véhicule doit, à partir de son immatriculation, être muni d'une plaque d'immatriculation à l'arrière et, à l'exception des motocycles, des quadricycles, des tricycles, des cyclomoteurs, des quadricycles légers et des remorques, d'une plaque d'immatriculation à l'avant.

(2) Les plaques d'immatriculation avant et arrière d'un véhicule doivent arborer le même numéro.

Il est interdit de munir un véhicule routier non soumis à l'immatriculation de plaques d'immatriculation ou de munir un véhicule immatriculé de plaques d'immatriculation arborant un numéro autre que le numéro d'immatriculation qui lui a été attribué.

(3) Le titulaire du certificat d'immatriculation est tenu d'enlever les plaques d'immatriculation de ce véhicule si le véhicule est mis hors circulation.

Le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule dont les plaques d'immatriculation sont enlevées est tenu de les détruire ou de les faire détruire, à moins que ces plaques ne servent pour l'immatriculation d'un autre véhicule à son nom endéans le délai spécifié au paragraphe 2 de l'article 22 du présent règlement. »

Art. 65. L'article 28, alinéa 2 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Toutefois, si la SNCA constate que la mise en place d'une plaque d'immatriculation aux dimensions précitées est techniquement impossible, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation aux dimensions applicables pour les motocycles. Ce changement de dimensions de la plaque d'immatriculation est inscrit par la SNCA sur le certificat d'immatriculation du véhicule concerné. »

Art. 66. L'article 32, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er} du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« (1) Les plaques d'immatriculation doivent être fixées horizontalement à l'extérieur du véhicule et aussi verticalement que possible de façon à assurer en toutes circonstances la lisibilité du numéro d'immatriculation. »

Art. 67. L'article 36 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 36. (1) Aux fins de l'obtention d'un certificat d'identification ou d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'attribution d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge, le requérant est tenu de payer la taxe afférente définie à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 et de présenter à la SNCA la demande visée à l'article 10, en y joignant les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 4, 6, et 8, ainsi que l'autorisation du ministre pour l'obtention ou le renouvellement du signe distinctif particulier ou de la plaque spéciale ou pour l'attribution du numéro de plaque rouge. Dans le cas du renouvellement, il y a lieu de produire en outre le certificat d'identification antérieur. »

Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue à l'article 8, paragraphe 2, les dispositions de l'article 12, paragraphe 7 sont d'application.

(2) En vue des démarches administratives prévues pour l'obtention ou le renouvellement d'une autorisation ministérielle pour l'usage d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale ou pour l'attribution d'un numéro de plaque rouge, le requérant concerné peut mandater une autre personne, à condition que le mandat mentionne

- les coordonnées du mandataire et du mandant;
- l'opération sur laquelle porte le mandat,

et qu'il soit accompagné d'une copie du passeport ou de la carte d'identité du mandant ou d'un autre document permettant l'identification de celui-ci. »

Art. 68. L'article 38 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 38. (1) Les plaques rouges doivent avoir une largeur de 520 mm et une hauteur de 110 mm et leur épaisseur doit être au moins de 1 mm, sans dépasser 1,5 mm. Toutefois, les plaques rouges attribuées avant le XXX, conformément à l'article 34, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, restent valables jusqu'à leur expiration.

Les plaques rouges arborent un numéro à quatre chiffres, compris entre 1000 et 9999, suivi des lettres «RG» qui elles sont suivies des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin de laquelle expire la validité des plaques. Elles doivent en outre comporter, à leur extrémité gauche, l'aplat prévu à l'article 28.

Le fond des plaques rouges est de couleur rouge non rétro réfléchissante et les chiffres y apposés sont de couleur blanche non rétro réfléchissante.

(2) Le certificat d'identification des plaques rouges est remis à l'intéressé par la SNCA. Cette délivrance est assujettie au paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981.

Les plaques rouges ainsi que le certificat d'identification, la fiche de mise en circulation visée à l'article 41 et l'assurance de la responsabilité civile correspondant au numéro de plaques rouges attribuées à la SNCA par le Ministre, peuvent être mis à disposition d'une personne physique ou morale ayant sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg dans les conditions prévues aux articles 39 et 40. Cette mise à disposition requiert le paiement du tarif dont le montant est défini à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubriques 12 et 13 de ce règlement.

La personne autorisée à faire usage d'un numéro de plaque rouge, conformément l'article 34, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, doit immédiatement remettre à la SNCA son certificat d'identification, lorsque:

- l'autorisation ministérielle prévue à l'article 34 lui a été retirée;
- elle cesse son activité de commerce ou de réparation de véhicules routiers;
- elle n'utilise plus le numéro de plaque rouge aux fins pour lesquelles celle-ci lui a été attribuée.

Le locataire de plaques rouges, lesquelles sont mises à disposition par la SNCA conformément à l'alinéa 2 du présent paragraphe, doit immédiatement les remettre à la SNCA ensemble avec la totalité des documents mis à disposition par la SNCA, lorsque le contrat de mise à disposition, dont la durée maximale est limitée à 15 jours, vient à échéance.

La caution visée à l'alinéa 2 du présent paragraphe est remboursée lorsque les plaques rouges ainsi que la totalité des documents mis à disposition par la SNCA sont restitués à celle-ci. »

Art. 69. À l'article 39, paragraphe 1^{er} du même règlement, la première phrase est remplacée par le libellé suivant:

« (1) Tout véhicule routier mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un numéro de plaque rouge doit être muni de deux plaques rouges qui portent ce numéro et qui sont fixées horizontalement et aussi verticalement que possible en évidence l'une à l'avant et l'autre à l'arrière sur le pourtour du véhicule, de façon à assurer en toutes circonstances la lisibilité du numéro de plaque rouge. »

Art. 70. L'article 40 du même règlement est modifié comme suit:

1° Le paragraphe 3 est remplacé par le libellé suivant:

« (3) L'utilisation des plaques rouges dans l'hypothèse de l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 sous 2) a) de la loi précitée du 14 février 1955 est sujette à la condition que le véhicule muni de telles plaques soit conduit soit par le titulaire du certificat d'identification de plaque rouge ou par son représentant, soit par le client, à condition dans ce dernier cas pour le titulaire ou son représentant:

- d'avoir conclu avec son client un contrat écrit pour la mise à disposition temporaire du véhicule à essayer sous le couvert d'un numéro de plaque rouge, et d'avoir remis au client une fiche de mise en circulation dûment remplie par le titulaire du certificat d'identification ou son représentant, dont le modèle est arrêté à l'annexe 7;
- d'avoir vérifié préalablement à l'essai la validité du permis de conduire de son client pour la catégorie du véhicule à conduire. »

2° Un nouveau paragraphe 5 est inséré avec le libellé suivant:

« (5) L'utilisation des plaques rouges en tant que locataire auprès de la SNCA requiert que le véhicule muni de telles plaques soit accompagné d'une fiche de mise en circulation telle que définie à l'article 41 et remplie par la SNCA. »

Art. 71. L'article 41, paragraphe 1^{er} du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 41. (1) La fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges prévue à l'article 40, paragraphe 2, doit comporter les indications suivantes:

- a) le numéro de plaque rouge que le titulaire de la fiche est autorisé à utiliser ou à mettre à disposition;
- b) les nom(s), prénom(s) et domicile ou résidence normale du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, la dénomination et le siège social;
- c) la catégorie, la marque et le type ainsi que le numéro d'identification du véhicule mis en circulation sur la voie publique sous le couvert du numéro de plaque rouge mentionné sous a);
- d) la période de validité pour laquelle la fiche est remplie, cette période ne pouvant pas excéder 15 jours;
- e) l'itinéraire du trajet à effectuer ou, à l'occasion de la présentation d'un véhicule à un client par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers, le lieu de départ;
- f) la date à laquelle la fiche a été complétée;
- g) la signature du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, du représentant de celle-ci;
- h) les nom(s) et prénom(s) ainsi que le domicile ou la résidence normale du locataire des plaques rouges au cas où celles-ci sont mises à la disposition d'un tiers ou, dans le cas où le locataire est une personne morale, la dénomination et le siège social ainsi que les nom(s), prénom(s) et domicile ou résidence normale du conducteur effectif.

Les indications sous a) et b) sont inscrites sur la fiche par le ministre uniquement en cas d'utilisation des plaques rouges en dehors du territoire luxembourgeois. Le titulaire de la fiche est tenu d'ajouter avant le début du trajet les indications sous c) à g) ainsi que, le cas échéant, sous h).

Le modèle de la fiche est repris à l'Annexe 7. »

Art. 72. L'article 42 du même règlement est modifié comme suit:

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

a) À la rubrique 12, la lettre a est remplacée par le libellé suivant:

«

| | | |
|----|---|-------------|
| 12 | a) forfait journalier de location d'un jeu de plaques rouges y inclus les documents afférents | 25,64 euros |
|----|---|-------------|

»

b) La rubrique 13 est remplacée par le libellé suivant:

«

| | | |
|----|---|--------------|
| 13 | Caution pour la mise à disposition d'un jeu de plaques rouges y inclus les documents afférents (mise en compte sans TVA et remboursée à la restitution des plaques) | 100,00 euros |
|----|---|--------------|

»

Art. 73. À l'article 43 du même règlement, sont insérés à la suite du paragraphe 6 les paragraphes suivants :

« (7) Les personnes figurant sur la liste d'attente en vue de l'attribution d'un numéro d'immatriculation à quatre chiffres, avant le XXXX, perdent tout droit quant à l'attribution d'un numéro d'immatriculation à quatre chiffres par voie de liste d'attente.

(8) Pour un numéro d'immatriculation réservé avant le XXXX, dont la durée de réservation dépasse une année, au moment de la date susmentionnée, la validité de réservation est reconduite à un an. Pour une réservation d'un numéro d'immatriculation, dont le délai maximal de réservation expire endéans un an à partir du XXXX, l'échéance initiale est maintenue.

Un numéro d'immatriculation de la série courante réservé et non attribué à un véhicule avant le XXXX, peut être transféré, conformément à l'article 22, paragraphe 1^{er} à une autre personne.

(9) La première utilisation sur un véhicule routier d'un numéro d'immatriculation personnalisé réservé avant le XXXX est assujettie au paiement de la taxe reprise à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, au moment de l'immatriculation du véhicule. »

Art 74. L'annexe 1 du même règlement est modifiée comme suit :

1° La rubrique C du tableau est remplacée par la rubrique suivante :

«

| | | | | |
|-------|---|---|---|---|
| C.1.1 | Nom(s) ou raison sociale du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.1.2 | Prénom(s) du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.1.3 | Adresse du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.2.1 | Nom(s) ou raison sociale du propriétaire du véhicule | # | N | # |
| C.2.2 | Prénom(s) du propriétaire du véhicule | # | N | # |
| C.2.3 | Adresse du propriétaire du véhicule | # | N | # |
| C.3.1 | Nom(s) / Raison sociale du détenteur | # | N | N |
| C.3.2 | Prénom(s) du détenteur du véhicule | # | # | N |
| C.3.3 | Adresse du détenteur du véhicule | # | # | N |
| C.4 | a) Le titulaire est le propriétaire du véhicule | # | # | N |
| | b) Le titulaire n'est pas le propriétaire du véhicule | # | # | N |
| | c) Le titulaire n'est pas identifié par le certificat d'immatriculation comme propriétaire du véhicule. | # | # | N |

»

2° La rubrique Z du tableau est remplacée par la rubrique suivante :

«

| | | | | |
|-----------------|--|---|---|---|
| Z.1 | Type de carrosserie du véhicule | X | X | o |
| Z.2 / Z.3 / Z.4 | Longueur / Largeur / Hauteur du véhicule | o | o | o |
| Z.2.1. | Longueur maximale du véhicule | o | o | o |
| Z.5 | Dimensions des pneus dont le véhicule est équipé | o | o | o |
| | Remarques | o | o | o |

. »

Art 75. À l'annexe 2 du même règlement, le modèle du certificat d'immatriculation du véhicule est remplacé par le modèle suivant :

« Annexe 2: Le modèle du certificat d'immatriculation d'un véhicule


“ face 'recto' (partie I)

| | | | |
|---|--|--|--|
| <p>Changements d'adresse</p> <p>Date: _____</p> <p>N° Rue: _____</p> <p>Localité: _____</p> <p>Date: _____</p> <p>N° Rue: _____</p> <p>Localité: _____</p> | <p>Remarques importantes (I)</p> <p>Lorsque le titulaire d'un véhicule immatriculé au Luxembourg change de résidence normale ou de siège social, il doit, endéans le mois suivant, faire procéder à l'inscription de sa nouvelle adresse soit par la commune d'arrivée soit par la SNCA sur la partie I du certificat d'immatriculation du véhicule concerné.</p> <p>Lorsqu'un véhicule immatriculé au Luxembourg est créé, vendu, exporté, détruit, mis hors d'usage ou temporairement mis hors circulation sur la voie publique, le titulaire du véhicule doit en informer la SNCA dans les cinq jours ouvrables, au moyen de la formule "Déclaration de mis hors circulation d'un véhicule", dûment complétée et signée, à laquelle il doit joindre l'original des parties I et II du présent certificat, cette information se fait sous pli recommandé ou par remise en mains propres, contre accusé de réception, aux guichets de la SNCA.</p> | <p>Remarques importantes (II)</p> <p>Lorsque le véhicule couvert par le présent certificat d'immatriculation a subi une transformation de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité, soit sur le présent certificat d'immatriculation, le titulaire du véhicule doit en informer la SNCA, avant de remettre le véhicule en circulation, aux fins de se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation.</p> | <p>Communauté Européenne Grand-Duché de Luxembourg Ministère du Développement durable et des Infrastructures Département des transports</p>  <p>Certificat d'immatriculation - Partie I</p> <p>Наче I НА СЕРТИФИКАТА ЗА РЕГИСТРАЦИЯ PERMISO DE CIRCULACION PARTE I OSVĚDČENÍ O REGISTRACI - ČÁST I REGISTRINGSATTEST DEL I ZULASSUNGSBECHENJUNG TEL I REGISTRERINGSATTESTUS OSA I AŞIA KYKADOPŪZ / ISTOROPHTKO ETI PAĐHE MĒPOZ I REGISTRATION CERTIFICATE PART I CARTEA DE CIRCULAZIUNE PART I REGISTRACIÓ APUCIÓBA II DALA REGISTRACIÓ JUDUMAS I DALIS FORGALMI ENGEDÉLY II. RÉSZ CERTIFIKAT TA REGISTRACIÓNI I PARTI KENTEBREWIŠ DEEL I DOWÓD REJESTRACYNI CZĘŚ I CERTIFICADO DE MATRICULA PARTE I PARTEA I DIN CERTIFICATUL DE IMMATRICULARE OSVĚDČENÍ O EVIDENCI ČÁST I PROMETNO DOVOLJENJE DEL I REJSTERONTTOOSTUS OSA I REGISTRINGSBEVIET DEL I</p> |
|---|--|--|--|

face 'verso' (partie I)

| | | | |
|---|---|---|--|
| <p>A Numéro d'immatriculation</p> <p>E Numéro d'identification</p> <p>Titulaire</p> <p>C.1.1 Nom / Raison social</p> <p>C.1.2 Prénom</p> <p>C.1.3 N° Rue</p> <p>CP-Localité</p> <p>Propriétaire</p> <p>C.2.1 Nom / Raison social</p> <p>C.2.2 Prénom</p> <p>C.2.3 N° Rue</p> <p>CP-Localité</p> <p>Détenteur</p> <p>C.3.1 Nom / Raison social</p> <p>C.3.2 Prénom</p> <p>C.3.3 N° Rue</p> <p>CP-Localité</p> | <p>C.4</p> <p>Identifications et caractéristiques techniques du véhicule</p> <p>K N° de réception</p> <p>J Catégorie</p> <p>D.1 Marque</p> <p>D.3 Dénomination</p> <p>D.2 Variante</p> <p>Variante</p> <p>Z.1 Carrosserie</p> <p>Z.2 Longueur</p> <p>Z.2.1 Longueur maximale</p> <p>Z.3 Largeur</p> <p>Z.4 Hauteur</p> <p>Masses maximales autorisées</p> <p>F.1 Technique</p> <p>F.2 Nationale</p> <p>F.3 ensemble</p> <p>MMA Essieux MMA Nat Masse techniquement admissible</p> <p>N.1 essieu 1</p> <p>N.2 essieu 2</p> <p>N.3 essieu 3</p> <p>N.4 essieu 4</p> <p>N.5 essieu 5</p> | <p>Z.5 Point d'attelage</p> <p>O.1 Remorque sans frein</p> <p>O.2 Remorque freinée</p> <p>S Nombre de places</p> <p>S.1 atsisen</p> <p>S.2 debout</p> <p>L Nombres essieux</p> <p>simplex</p> <p>tandem</p> <p>trixiem</p> <p>Z.6 Dimension des pneus</p> <p>essieu 1</p> <p>essieu 2</p> <p>essieu 3</p> <p>essieu 4</p> <p>essieu 5</p> <p>G Masse en service</p> <p>P.1 Cylindree</p> <p>P.2 Puissance</p> <p>P.3 Carburant</p> <p>P.4 Puissance / Poids</p> <p>Dates de références</p> <p>B Jère mise en circul</p> <p>I Immatriculation</p> <p>H Expiration certificat</p> | <p>Remarques:</p> <p>[Tampon du ministère de ressort]</p> |
|---|---|---|--|

face 'recto' (partie II)

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | | <p>Communauté Européenne Grand-Duché de Luxembourg Ministère du Développement durable et des Infrastructures Département des transports</p>  <p>Certificat d'immatriculation - Partie II</p> <p>Наче II НА СЕРТИФИКАТА ЗА РЕГИСТРАЦИЯ PERMISO DE CIRCULACION PARTE II OSVĚDČENÍ O REGISTRACI - ČÁST II REGISTRINGSATTEST DEL II ZULASSUNGSBECHENJUNG TEL II REGISTRERINGSATTESTUS OSA II AŞIA KYKADOPŪZ / ISTOROPHTKO ETI PAĐHE MĒPOZ II REGISTRATION CERTIFICATE PART II CARTEA DE CIRCULAZIUNE PART II REGISTRACIÓ APUCIÓBA II DALA REGISTRACIÓ JUDUMAS II DALIS FORGALMI ENGEDÉLY II. RÉSZ CERTIFIKAT TA REGISTRACIÓNI II PARTI KENTEBREWIŠ DEEL II DOWÓD REJESTRACYNI CZĘŚ II CERTIFICADO DE MATRICULA PARTE II PARTEA II DIN CERTIFICATUL DE IMMATRICULARE OSVĚDČENÍ O EVIDENCI ČÁST II PROMETNO DOVOLJENJE DEL II REJSTERONTTOOSTUS OSA II REGISTRINGSBEVIET DEL II</p> |
|--|--|--|--|

face 'verso' (partie II)

| | | | | | |
|---------------------|--|--------------------------|--|--|--|
| A | | Numéro d'immatriculation | | | |
| E | | Numéro d'identification | | | |
| Titulaire | | | | | |
| C.1.1 | | / | | | |
| C.1.2 | | | | | |
| C.1.3 | | | | | |
| Propriétaire | | | | | |
| C.2.1 | | Nom / Raison social | | | |
| C.2.2 | | Prénom | | | |
| C.2.3 | | N° / Rue | | | |
| | | CP - Localité | | | |
| Détenteur | | | | | |
| C.3.1 | | Nom / Raison social | | | |
| C.3.2 | | Prénom | | | |
| C.3.3 | | N° / Rue | | | |
| | | CP - Localité | | | |

| | | | |
|---|-------------------|--------------------------------|--|
| C.4 | | | |
| Identifications et caractéristiques techniques du véhicule | | | |
| K | N° de récépissé | | |
| J | Catégorie | | |
| D.1 | Marque | | |
| D.3 | Dénomination | | |
| D.2 | Variante | | |
| | Version | | |
| Z.1 | Carrosserie | | |
| Z.2 | Longueur | | |
| Z.2.1 | Longueur maximale | | |
| Z.3 | Largeur | | |
| Z.4 | Hauteur | | |
| Masses maximales autorisées | | | |
| F.1 | Technique | | |
| F.2 | Nationale | | |
| F.3 | ensemble | | |
| | | Masse techniquement admissible | |
| MMA Essieu | | MMA Nat. | |
| N.1 | essieu 1 | | |
| N.2 | essieu 2 | | |
| N.3 | essieu 3 | | |
| N.4 | essieu 4 | | |
| N.5 | essieu 5 | | |

| | | | | | |
|----------------------------|--|--------------------------|--|--|--|
| Z.5 | | Point d'attelage | | | |
| D.1 | | Remorque sans frein | | | |
| D.2 | | Remorque freinée | | | |
| S | | Nombre de places | | S.1 assises S.2 debout | |
| L | | Nombres essieux | | simples tandem tridèm | |
| Z.6 | | Dimension des pneus | | essieu 1 essieu 2 essieu 3 essieu 4 essieu 5 | |
| C | | Masse en service | | | |
| P.1 | | Cylindrée | | | |
| P.2 | | Puissance | | | |
| P.3 | | Carburant | | | |
| Q | | Puissance / Poids | | | |
| Dates de références | | | | | |
| B | | 1ère mise en circulation | | | |
| I | | Immatriculation | | | |
| H | | Expiration certificat | | | |

| | | | | | |
|----------------------------------|--|--|--|--|--|
| Remarques: | | | | | |
| [Tampon du ministère de ressort] | | | | | |

»

Art. 76. L'annexe 3 est remplacée par le modèle suivant :

« **Annexe 3: Le modèle du certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule**



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

Société Nationale de Circulation automobile
BP 23
L-5201 Sandweiler
Luxembourg
Tel : (+352) 26 626 - 400

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION TEMPORAIRE

Ce certificat délivré sur base des dispositions de l'article 7, paragraphe (7), du règlement grand-ducal du 26.01.2016 concernant la réception et l'immatriculation des véhicules routiers pour le véhicule spécifié ci-dessous, comme suite à la restitution du certificat d'immatriculation de celui-ci en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation et au nom du même propriétaire ou détenteur.

Numéro d'identification du certificat
Date d'émission/...../.....
Validité La validité de ce certificat expire à la fin du 5^{ème} jour ouvrable suivant la date de son émission

Données du véhicule

Numéro d'immatriculation
Numéro de châssis
Marque du véhicule
Dénomination commerciale

Identification de la société mandatée

Nom de la société
Numéro d'identification de la société

Le présent certificat n'est valable qu'à condition d'être accompagné d'un certificat de contrôle technique en cours de validité ainsi que d'une copie du certificat d'immatriculation restitué, certifiée conforme par la SNCA ou par une personne déléguée à cette fin par la SNCA.

GouvCheck



Vérifiez l'authenticité du document avec **GouvCheck**
Check the authenticity of the document with **GouvCheck**
Überprüfen Sie die Echtheit des Dokumentes mit **GouvCheck**
Iwwerpréift d'Echtheit vum Dokument mat **GouvCheck**

Le présent document ne peut pas servir en vue de l'immatriculation du véhicule à l'étranger et ne couvre la circulation du véhicule concerné que sur la voie publique au Luxembourg

. »

Art. 77. L'annexe 4 est remplacée par le modèle suivant :

« **Annexe 4: Le modèle de l'attestation de modification ou de transformation pour un véhicule routier** »

Désignation de l'atelier ayant procédé à la transformation

Numéro du dossier

Date :

ATTESTATION de modification ou de transformation

*délivrée en application des dispositions de l'article 11, paragraphe 7, du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016
relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers*

L'expert-technicien soussigné (nom et prénom) _____

déclare avoir procédé sur le véhicule spécifié ci-après:

Numéro d'immatriculation _____

Numéro de châssis _____

Marque _____

Modèle (Type) _____

Cachet & signature de l'expert-technicien

aux modifications/transformations par rapport au type de véhicule réceptionné listées ci-après, en ayant à cette fin appliqué les règles de l'art en la matière et respecté les instructions de montage et de réglage reprises dans les documents techniques de référence pertinents du (des) fabricant(s) respectif(s).

| <u>Modification(s) / Transformation(s)</u> | <u>Description ou spécification technique de référence</u> |
|--|--|
|--|--|

| | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |

Cette attestation :

- ◆ doit obligatoirement être conservée à bord du véhicule;
- ◆ correspond à l'état du véhicule à la date à laquelle elle a été établie et ne présume nullement de l'évolution future du véhicule
- ◆ doit être présentée à la SNCA, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, 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. À cette attestation, l'ensemble des documents techniques requis doit être joint, aux fins de la réception de cette modification ou transformation.

. »

Art. 78. L'annexe 5 est remplacée par le modèle suivant :

« **Annexe 5: Le modèle de la déclaration de mise hors circulation d'un véhicule** »

| DÉCLARATION DE MISE HORS CIRCULATION D'UN VÉHICULE | | |
|--|--|---|
| DONNÉES DU VÉHICULE | | |
| <input type="text"/> Numéro d'immatriculation (plaque) | <input type="text"/> N° de châssis | |
| DÉCLARATION ET TYPE DE DEMANDE | | |
| Le véhicule est : <input type="checkbox"/> Vendu <input type="checkbox"/> Exporté <input type="checkbox"/> Détruit <input type="checkbox"/> Mis hors circulation temporairement | <input type="checkbox"/> Demande d'une attestation en vue de l'immatriculation du véhicule en dehors du Luxembourg ⇒ Attestation au tarif de 19,84 € TTC Envoyer à : <input type="radio"/> ancien propriétaire <input type="radio"/> nouveau propriétaire / titulaire <input type="radio"/> déclarant | |
| DÉCLARANT (à compléter pour toute demande) | | |
| Matricule national (date de naissance) : | <input type="text"/> Année Mois Jour | |
| Nom, Prénom : | _____ | |
| Rue et numéro : | _____ C.P. et localité : _____ | |
| Tél./GSM : | _____ E-Mail : _____ | |
| NOUVEAU PROPRIÉTAIRE (seulement en cas de vente et/ou exportation) | | |
| Matricule national (date de naissance) : | <input type="text"/> Année Mois Jour | |
| Nom, Prénom : | _____ | |
| Rue et numéro : | _____ C.P. et localité : _____ | |
| Tél./GSM : | _____ E-Mail : _____ | |
| Les renseignements concernant les personnes identifiées sur le présent document font l'objet d'un traitement informatique, conformément aux dispositions 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. En poursuivant la démarche, vous acceptez que les données personnelles soient traitées dans le cadre de la demande. | | |
| SIGNATURE | | |
| Je déclare que les informations sont complètes et exactes. | | |
| Date : _____ Cachet et/ou Signature** : _____ | ** Lorsque le véhicule est ou a été immatriculé au nom d'une personne morale, le déclarant soussigné confirme être valablement mandaté pour agir au nom de cette personne morale. | |
| ESPACE RÉSERVÉ À L'ADMINISTRATION | | |
| Reçu via : <input type="checkbox"/> guichet <input type="checkbox"/> courrier <input type="checkbox"/> sans document d'immatriculation <input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie I <input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie II <input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie I et partie II (ou ancienne carte d'immatriculation) | <input type="checkbox"/> Document de non-immatriculation <input type="checkbox"/> Accusé de réception envoyé à : <input type="checkbox"/> ancien propriétaire / détenteur <input type="checkbox"/> nouveau propriétaire / titulaire <input type="checkbox"/> déclarant remis : <input type="checkbox"/> guichet | Opérateur : _____ Date : _____ Cachet : _____ |

»

Art. 79. L'annexe 6 est modifiée comme suit :

1° Le titre est remplacé par le libellé suivant : « Annexe 6: La série courante et personnalisée des numéros d'immatriculation pour véhicules routiers ».

2° Le paragraphe 1 de la même annexe est remplacé par le libellé suivant :

« (1) Les numéros d'immatriculation de la série courante comportent six positions alphanumériques, dont quatre chiffres précédés de deux lettres, sauf pour les cyclomoteurs et quadricycles légers où ils comportent quatre positions alphanumériques, dont deux chiffres précédés de deux lettres. »

3° Le paragraphe 4 de la même annexe est remplacé par le libellé suivant :

« (4) Les éléments numériques des numéros d'immatriculation de la série courante sont attribués comme suit:

- a) les éléments numériques de 01 à 99 sont attribués en tant que numéros courants ou en tant que numéros personnalisés aux cyclomoteurs et aux quadricycles légers. les différentes combinaisons possibles étant émises dans l'ordre défini au tableau du paragraphe (3) et selon la séquence suivante: BA 01 – BA 99, CA 01 – CA 99, DA 01 – DA 99, etc;
- b) les éléments numériques de 0001 à 3999 peuvent être attribués en tant que numéros personnalisés à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
- c) les éléments numériques de 4000 à 9999 sont attribués en tant que numéros courants ou en tant que numéros personnalisés à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers, les différentes combinaisons possibles étant émises dans l'ordre défini au tableau du paragraphe (3) et selon la séquence suivante: BA 4000 – BA 4999, CA 5000 – CA 5999, DA 6000 – DA 6999, etc. »

Art. 80. L'annexe 7 est remplacée par le modèle suivant :

« **Annexe 7: Le modèle de la fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges**



Fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges

Certificate for the use of a road vehicle on public road under the cover of red plates

PLAQUES ROUGES
Red plates

N°

Informations concernant le titulaire de la fiche de mise en circulation

Information concerning the certificate holder

Dénomination SNCA - Société Nationale de Circulation Automobile

Denomination

Siège social / adresse 11, rue de Luxembourg, L-5230 Sandweiler

Social seat / address

Date d'établissement de la fiche _____

Date of issue of the certificate

Date d'expiration de la fiche¹ _____

Date of expiry of the certificate¹

¹ durée de validité maximale (maximum period of validity): 15 jours (15 days)

Cachet et signature du titulaire de la fiche (Stamp and signature of the certificate holder)

Nom du signataire _____

Name of the undersigned

Informations concernant le locataire des plaques rouges

Information concerning the tenant of the plates

Dénomination / nom et prénom _____

Denomination / name and first name

Siège social / adresse _____

Social seat / address

Le locataire déclare avoir pris connaissance du fait qu'il ne pourra utiliser les plaques rouges que pour la seule mise en circulation du véhicule spécifié ci-contre, sur le trajet indiqué ci-contre. En outre, le locataire s'engage à respecter les prescriptions légales et réglementaires relatives à l'usage de plaques rouges.

Signature du locataire

espace
réservé à la
SNCA

Informations concernant le véhicule muni des plaques rouges

Information concerning the vehicle with the red plates

Catégorie _____

Category

Marque et type _____

Brand and type

Numéro de châssis _____

Identification number

Masses²: à vide / maximale autorisée (kg) _____ / _____

Masses²: tare / maximum authorized (kg)

² seulement pour véhicules destinés aux transports de choses / for goods vehicles only

Informations concernant le conducteur du véhicule

Information concerning the vehicle driver

Nom et prénom _____

Name and first name

Adresse _____

Address

Numéro de permis de conduire _____

Number of the driving licence

Informations concernant le trajet à effectuer

Information concerning the journey to be run

Lieu et pays de départ _____

Place and country of departure

Lieu et pays de destination _____

Place and country of destination

Trajet: simple / aller-retour _____

Journey: there / there & back

Chapitre 3 - Modifications du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers

Art. 81. L'article 3, paragraphe 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers est remplacé par le libellé suivant:

« (1) Le contrôle technique des véhicules routiers porte sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire de leurs organes et éléments énumérés dans un règlement ministériel, ainsi que sur leur équipement et leur conformité réglementaires sur le plan technique et environnemental.

Le contrôle technique porte également sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat des équipements, organes et éléments accessoires dont le véhicule contrôlé est, le cas échéant, muni.

Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues par règlement ministériel. Le ministre peut spécifier les modalités d'application de ces dispositions de ce règlement ministériel et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires.

Les contrôles doivent être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle prévues par règlement ministériel, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées par tout autre moyen approprié. Les normes de sécurité et de protection de l'environnement doivent être respectées.

Les causes de la défaillance ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences d'adaptation. »

Art. 82. L'article 4 alinéa 1^{er} du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« Les points techniques à vérifier en vertu du règlement ministériel sont contrôlés sur les installations et au moyen des équipements prévus à l'article 1^{er}. »

Art. 83. L'article 7 du même règlement est modifié comme suit:

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

a) La lettre a) est remplacée par le libellé suivant:

« a) d'un brevet de maîtrise de électromécatronicien auto et moto ou »

b) La lettre b) est remplacée par le libellé suivant:

« b) d'un diplôme d'aptitude professionnelle (DAP) d'électromécatronicien et prouver qu'il a au moins trois ans d'expérience professionnelle dans le domaine de la mécanique automobile. »

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

« Elle porte sur les points visés à l'annexe II. »

Art. 84. L'article 8, paragraphe 1^{er} du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« (1) À l'issue de la formation de base, les candidats sont soumis à un examen qui comprend une partie théorique et une partie pratique portant sur les points visés à l'annexe II. »

Art. 85. L'article 10 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 10. Les inspecteurs de contrôle technique doivent suivre obligatoirement la formation continue proposée par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions dans le délai indiqué à l'article 4^{quater}, paragraphe 3, alinéa 3 de la loi précitée du 14 février 1955.

Cette formation continue, qui est organisée en cas de besoin spécifique, dont notamment en cas d'introduction de nouvelles dispositions en matière du contrôle technique, a pour objectif d'entretenir, de développer et de rafraîchir les connaissances et compétences nécessaires des inspecteurs. La formation porte notamment sur l'exécution correcte du contrôle technique en recourant aux instruments et équipements obligatoires qui sont indispensables pour réaliser un contrôle technique conformément au présent règlement et au règlement ministériel y afférent. Les durées et les contenus sont arrêtés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions sur proposition de la commission d'examen instituée en vertu de l'article 4^{quater} de la loi précitée du 14 février 1955.

L'organisme de contrôle technique prend les mesures nécessaires pour que ses inspecteurs de contrôle technique répondent aux conditions de formation continue précitées et tient, pour chaque inspecteur, un dossier comprenant les pièces justificatives, attestant la participation de l'inspecteur à la formation continue. »

Art. 86. L'article 11, alinéa 1^{er} est remplacé par le libellé suivant:

« Le certificat délivré suite à un contrôle technique est conforme au modèle reproduit à l'annexe III. »

Art. 87. L'article 12 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 12. L'organisme de contrôle technique est tenu de saisir et d'archiver la marque d'identification des inspecteurs ayant procédé au contrôle technique ainsi que les données et valeurs relevées ou mesurées lors de ce contrôle. Ce traitement doit être conforme à la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données. »

Art. 88. L'article 15, paragraphe 4 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« (4) Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés dans un règlement ministériel a fait l'objet au cours des trois derniers mois d'un contrôle en application de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle

technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques ou de la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union et abrogeant la directive 2000/30/CE, l'inspecteur de contrôle technique ne vérifie pas ce point, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une défectuosité ou d'une non-conformité manifeste.

Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues par règlement ministériel. Le ministre peut spécifier les modalités d'application de ces dispositions et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires. »

Art. 89. À l'article 17, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 du même règlement, la première phrase est remplacée par le libellé suivant:

« Le contrôle technique approfondi d'un véhicule donne lieu à l'établissement d'un rapport de contrôle routier conforme au modèle reproduit à l'annexe IV. »

Art. 90. L'article 20, alinéa 1^{er} du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« La mise à disposition par l'organisme de contrôle technique de ses inspecteurs à un tiers, dont question au paragraphe 7 de l'article 4^{ter} de la loi précitée du 14 février 1955, fait l'objet d'une convention signée entre l'organisme de contrôle technique et le tiers dont le modèle-type est arrêté à l'annexe V. »

Art. 91. L'article 23 du même règlement est modifié comme suit :

- 1° Au paragraphe 2, les mots « à l'annexe V » sont remplacés par les mots de « à l'annexe IV ».
- 2° Au paragraphe 4, les mots de « à l'annexe II du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité » sont remplacés par les mots de « par un règlement ministériel ».

Art. 92. L'annexe II du même règlement est abrogée.

Art. 93. Les annexes III à VI du même règlement sont renumérotées annexes II à V.

Art. 94. À l'annexe V intitulée « Modèle de convention-type pour le contrôle technique en externe », en son annexe 2 intitulée « Spécimen – formulaire pour documenter le contrôle du fonctionnement des équipements d'inspection », les termes « L1 », « L2 » et « L3 » sont remplacés par les termes « L1e », « L2e » et « L3 ».

Chapitre 4 – Modifications du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

Art. 95. L'article 10, alinéa 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points est remplacé par le libellé suivant:

« Tout propriétaire, détenteur ou titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule mis en fourrière en est informé dans les 72 heures, à moins qu'il n'ait retiré son véhicule d'après un des modes prévus par la loi. »

Art. 96. La partie A. de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » du même règlement est modifiée comme suit:

1° Les rubriques 3, 6 et 7 sont abrogées.

2° La rubrique 4 est modifiée comme suit :

a) Les infractions 01, 02 et 07 sont abrogées.

b) Les infractions de 03 à 06 sont renumérotées de 01 à 04.

3° À la rubrique 8, la réduction du nombre de points des infractions 01, 02, 04 et 05, est respectivement fixée à 2 points.

4° La rubrique 9 est modifiée comme suit :

a) L'infraction 01 est remplacée par le libellé suivant :

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (9) -01 | Dépassement des dimensions réglementaires du chargement à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier, pour lequel une autorisation spéciale pour le mise en circulation ne peut pas être établie | | | 145 | | 2 |

. »

b) La réduction du nombre de points de l'infraction 02 est fixée à 2 points.

c) L'infraction 03 est abrogée.

d) La réduction du nombre de points de l'ancienne infraction 04, renumérotée en nouvelle infraction 03, est fixée à 2 points.

e) L'ancienne infraction 05 est renumérotée en infraction 04 et est remplacée par le libellé suivant :

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (9) -04 | Fait de conduire ou de tolérer la conduite par un tiers, pour le propriétaire, le titulaire ou le détenteur du certificat d'immatriculation, d'un véhicule routier présentant un 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 | | | | 250 | 2 |

. »

f) Les infractions de 06 à 08 sont abrogées.

g) Les anciennes infractions 09 et 10 sont renumérotées en 05 et 06 et sont remplacées par les libellés suivants :

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (9) -05 | Fait de conduire ou de tolérer la conduite par un tiers, pour le propriétaire, le titulaire ou le détenteur du certificat d'immatriculation, d'un véhicule routier présentant un défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre | | | 145 | | 2 |

| | | | | | | |
|-----|---|--|--|-----|--|---|
| -06 | Fait de conduire ou de tolérer la conduite par un tiers, pour le propriétaire, le titulaire ou le détenteur du certificat d'immatriculation, d'un véhicule routier présentant un défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre | | | 145 | | 2 |
|-----|---|--|--|-----|--|---|

. »

5° La rubrique 12bis est modifiée comme suit :

a) L'infraction 03 est remplacée par le libellé suivant :

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (12bis) -03 | Fait de conduire ou de tolérer la conduite par un tiers, pour le propriétaire, le titulaire ou le détenteur du certificat d'immatriculation, d'un véhicule routier présentant un dépassement de la m.m.a. d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dans la limite de 10% et pour lequel une autorisation spéciale pour la mise en circulation ne peut pas être établie | | | 145 | | 2 |

. »

b) Une nouvelle infraction 04 est insérée, libellée comme suit :

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (12bis) -04 | Fait de conduire ou de tolérer la conduite par un tiers, pour le propriétaire, le titulaire ou le détenteur du certificat | | | | | |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|-----|--|---|
| | d'immatriculation, d'un véhicule routier présentant un dépassement de la m.m.a. d'un véhicule pour les véhicules, ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la m.m.a dépasse 4.250 kg, dans la limite de 10% et pour lequel une autorisation spéciale pour la mise en circulation ne peut pas être établie | | | 250 | | 2 |
|--|--|--|--|-----|--|---|

. »

c) Les infractions de 04 à 24 sont renumérotées de 05 à 25.

6° La rubrique 14 est modifiée comme suit :

a) L'infraction 04 est abrogée.

b) Les infractions 05 et 06 sont renumérotées 04 et 05.

c) L'astérisque et la note de bas de page relatifs à l'infraction nouvellement numérotée 04 sont abrogés.

7° À la rubrique 20, l'infraction 02 est remplacée par le libellé suivant:

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (20) -02 | Défaut de pneumatiques à air sur un véhicule routier autre qu'un cycle, un cycle traîné, un véhicule spécial de l'Armée, un véhicule spécial de la Police grand-ducale ou en l'absence d'une autorisation ministérielle afférente | | | 74 | | |

. »

8° La rubrique 28bis est remplacée par le libellé suivant:

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|------------------------|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|--------|--|--|--|--|----|--|
| 28bis* | | | | | | |
| -01 | Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un motorcycle, un tracteur, une machine, un véhicule spécial de l'Armée ou un véhicule spécial de la Police grand-ducale, non muni d'un dispositif de freinage de service, d'un dispositif de secours ou d'un dispositif de stationnement réglementaire | | | | 74 | |

. »

9° À la rubrique 41-41quin, l'infraction 01 est remplacée par le libellé suivant:

«

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------------|--|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (41-41quin**) | | | | | | |
| -01 | Usage d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, autre qu'un tracteur sans cabine ou à cabine non fermée, une machine, un véhicule de l'Armée ou un véhicule spécial de la Police grand-ducale, qui n'est pas pourvu d'appareils indicateurs de direction réglementaires*** | | | | 74 | |

»

10° À la rubrique 42-42quater est modifiée comme suit :

a) La phrase introductive des infractions 01 à 06 est remplacée par le libellé suivant:

« Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un véhicule spécial de l'Armée, un véhicule spécial de la Police grand-ducale, une machine et un motorcycle, qui n'est pas muni : »

b) La phrase introductive des infractions 12 à 14 est remplacée par le libellé suivant:

« Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un véhicule spécial de l'Armée, un véhicule spécial de la Police grand-ducale, une machine et un motorcycle : *** »

11° L'infraction 15 est remplacée par le libellé suivant:

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------------------|--|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (42*- 42quater) -15 | Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un véhicule spécial de l'Armée, un véhicule spécial de la Police grand-ducale, une machine et un motocycle dont les feux, les ampoules ou les catadioptres ne sont pas d'un type homologué par un Etat membre des Communautés Européennes** | | 49 | | | |

.»

12° La rubrique 43bis est modifiée comme suit :

a) la phrase introductive des infractions 34 à 37 est remplacée par le libellé suivant:

« Usage d'un véhicule qui est traîné par un cycle et qui n'est pas équipé »

b) Une nouvelle infraction 38 est insérée avec le libellé suivant:

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (43bis) -38 | - d'un fanion de sécurité visible pour les autres usagers de la voie publique | | | 74 | | |

.»

13° À la rubrique 44, la phrase introductive est remplacée par le libellé suivant:

« Usage d'un véhicule équipé en dépanneuse, d'un véhicule destiné au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés, d'un véhicule destiné et équipé aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, d'un véhicule servant à l'entretien, au nettoyage, au déneigement, au salage ou au déblaiement de la voie publique, d'un véhicule servant à l'entretien de l'équipement routier, d'un véhicule servant au ramassage des déchets, d'un véhicule dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12, d'un véhicule qui

escorte les véhicules dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12, d'une machine dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 40 km/h ou d'un tracteur qui n'est pas équipé : »

14° À la rubrique 49, l'infraction 01 est remplacée par le libellé suivant:

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (49) -01 | Usage d'un véhicule automoteur soumis à l'immatriculation au Luxembourg, autre qu'un tracteur, une machine, un véhicule spécial de l'Armée et un véhicule spécial de la Police grand-ducale, qui n'est pas équipé d'un indicateur de vitesse et d'un compteur kilométriques réglementaires | | | 74 | | |

. »

15° À la rubrique 53, les mots L1, L2, L3, L4, L5, L6 et L7 sont remplacés par les termes respectifs L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e et L7e.

16° À la rubrique 54, l'infraction 18 est remplacée par le libellé suivant:

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (54) -18 | Inobservation par le propriétaire, le titulaire du certificat d'immatriculation ou le conducteur d'un autobus d'une prescription du cahier des charges de la concession | | 49 | | | |

. »

17° La rubrique 70 est modifiée comme suit :

a) Une nouvelle infraction 20 est insérée avec le libellé suivant:

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (70) -20 | - le cas échéant, le rapport technique établi par un Service technique dans le cadre d'une réception nationale ou d'une réception nationale individuelle | 24 | | | | |

. »

b) Les infractions numérotées actuellement 20 et 21 sont renumérotées 21 et 22.

c) L'infraction nouvellement numérotée 22 est remplacée par le libellé suivant:

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (70) -22 | Défaut pour le propriétaire, le détenteur, le titulaire du certificat d'immatriculation ou le conducteur d'un véhicule d'avoir pourvu au remplacement d'un document de bord ou d'une vignette endommagés, détruits ou devenus illisibles | 24 | | | | |

. »

18° À la rubrique 131bis, les infractions 03 à 08 sont remplacées par le libellé suivant:

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|------------------------|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (131bis) | | | | | | |

| | | | | | |
|-----|--|--|--|----|--|
| | Défaut d'utiliser les feux jaunes clignotants | | | | |
| -03 | -sur une machine dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 40 km/h ou sur un tracteur en circulation sur la voie publique ou immobilisé sur la chaussée | | | 74 | |
| -04 | -sur un véhicule équipé en dépanneuse ou destiné au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés ainsi que sur un véhicule destiné et équipé aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, lorsque celui-ci effectue le dépannage, le transport ou la réparation d'un véhicule | | | 74 | |
| -05 | --sur un véhicule d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg destiné au transport de choses, lors du chargement ou du déchargement sur la voie publique | | | 74 | |
| -06 | --sur une machine dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h, lorsqu'elle effectue des travaux sur la voie publique | | | 74 | |
| -07 | -sur un véhicule assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement, le salage ou le déblaiement de la voie publique, l'entretien de l'équipement routier ou le ramassage de déchets | | | 74 | |
| -08 | --sur un véhicule dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12 ou sur un véhicule qui escorte ces véhicules | | | 74 | |

. »

19° La rubrique 160bis est modifiée comme suit :

a) L'infraction 09 est remplacée par le libellé suivant :

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|------------------------|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| | | | | | | |

| | | | | | | |
|-----------------|---|--|--|--|-----|---|
| (160bis) -09 | Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule des catégories M1, N1, N2 et N3, dans un motor-home ainsi que dans un véhicule des catégories L2e, L5e, L6e et L7e muni d'une carrosserie, autrement que placé dans un dispositif de retenue spécial homologué | | | | 145 | 2 |
|-----------------|---|--|--|--|-----|---|

. »

b) L'infraction 13 est remplacée par le libellé suivant :

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (160bis) -13 | Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm et dont le poids dépasse 36 kg dans un véhicule des catégories M1, N1, N2 et N3, dans un motor-home ainsi que dans un véhicule des catégories L2e, L5e, L6e et L7e muni d'une carrosserie, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation | | | | 145 | 2 |

. »

20° À la rubrique 172, une nouvelle infraction 02 est ajoutée avec le libellé suivant:

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (172) -02 | Défaut pour un véhicule mis en circulation sur le territoire luxembourgeois et soumis à l'étranger à l'immatriculation et/ou au contrôle technique périodique d'être | | | | | |

| | | | | | | |
|--|--|--|--|--|-----|---|
| | régulièrement immatriculé ou d'être couvert, le cas échéant, par un certificat de contrôle technique valable | | | | 145 | 2 |
|--|--|--|--|--|-----|---|

. »

Art. 97. À la partie L. de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » du même règlement, la rubrique 12 est remplacée par le libellé suivant:

«

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| 12 -01 | Conduite ou 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 0,8 g 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 | | | | 145 | 2 |
| -02 | Conduite ou 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 | | | | 145 | 2 |

. »

Art. 98. À la suite de la partie Annexes II du même règlement, dans le formulaire intitulé « Etat des frais d'enlèvement et de garde d'un véhicule », les mots « / TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION » sont ajoutés à la suite de « PROPRIETAIRE / CONDUCTEUR ».

Chapitre 5 – Modifications du règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes

Art. 99. L'article 2, alinéa 7 du règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes est remplacé par le libellé suivant:

« Ces obligations d'utilisation engagent tant le conducteur que le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. »

Art. 100. L'article 7, alinéa 3 du même règlement est remplacé par le libellé suivant:

« Tout propriétaire, détenteur ou titulaire d'un certificat d'immatriculation d'au moins un véhicule soumis à l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe numérique doit être titulaire d'au moins une carte d'entreprise. Lorsqu'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est donné en location, l'obligation de détenir une carte d'entreprise engage tant le propriétaire ou le détenteur que le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule que son locataire. »

Art. 101. L'article 12 du même règlement est modifié comme suit:

1° Au paragraphe 3, la première phrase est remplacée par le libellé suivant:

« 3. Les données enregistrées dans la mémoire d'un tachygraphe numérique doivent être téléchargées au plus tard tous les 90 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues par le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule qui en est équipé. »

2° Au paragraphe 4, la deuxième phrase est remplacée par le libellé suivant:

« Cet atelier doit en outre faire tenir les données téléchargées, selon le cas, soit au propriétaire ou détenteur, soit au titulaire du certificat d'immatriculation, soit au locataire du véhicule sur lequel le tachygraphe en question était monté. »

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

« 5. Lorsque la défaillance d'un tachygraphe numérique ne permet plus le téléchargement des données, l'atelier agréé étant intervenu sur ce tachygraphe doit délivrer soit au propriétaire ou détenteur, soit au titulaire du certificat d'immatriculation, soit au locataire du véhicule concerné, un certificat correspondant au modèle reproduit à l'annexe au présent règlement et attestant l'état de choses visé ci-avant. »

4° Le paragraphe 6, alinéa 3 est remplacé par le libellé suivant:

« Les données téléchargées d'un tachygraphe numérique doivent être gardées au moins pour la durée de deux ans soit par le propriétaire ou détenteur, soit par le titulaire du certificat d'immatriculation, soit par le locataire du véhicule afférent, ceux-ci étant par ailleurs tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle. »

Art. 102. À l'annexe I, point 9.1, alinéa 2 du même règlement, le cinquième tiret est remplacé par le libellé suivant:

« - propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule. »

Chapitre 6 – Modifications du règlement grand-ducal modifié 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 (RGD CNPD)

Art. 103. L'article 2 du règlement grand-ducal modifié 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 (RGD CNPD) est modifié comme suit:

1° Le point 4 est remplacé par le libellé suivant:

« 4. les nom(s), prénom(s), adresse, date et lieu de naissance du titulaire du certificat d'immatriculation, propriétaire, détenteur, conducteur désigné, représentants légaux des personnes morales figurant sur le certificat d'immatriculation comme titulaire, propriétaire ou détenteur, locataire et preneur du véhicule ayant servi à commettre une infraction, ainsi que la dénomination, forme juridique et adresse du siège de ces personnes morales et, le cas échéant, les numéros d'identification du 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 ou du 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; »

2° Le point 5 est remplacé par le libellé suivant:

« 5. Le numéro ainsi que le pays de délivrance du permis de conduire du titulaire du certificat d'immatriculation, propriétaire, détenteur, conducteur désigné, représentants légaux des personnes morales figurant sur le certificat d'immatriculation comme titulaire, propriétaire ou détenteur, locataire et preneur du véhicule ayant servi à commettre une infraction; »

Art. 104. L'article 5 du même règlement est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 5. Les traitements de données visés dans le présent règlement grand-ducal sont soumis à la surveillance de l'autorité de contrôle instituée par la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données.

En vue de la surveillance exercée par cette autorité de contrôle, le système informatique par lequel l'accès direct est opéré doit être aménagé de sorte que:

1. les magistrats, les membres du personnel de l'administration judiciaire et les membres du Centre ayant la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire ne puissent consulter les fichiers auxquels ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel, et
2. les informations relatives aux magistrats, aux membres du personnel de l'administration judiciaire et aux membres du Centre ayant la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire 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 3 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.

Ces données ne sont accessibles, à des fins de contrôle, qu'aux membres de l'autorité de contrôle instituée en vertu de la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données, au directeur général de la Police grand-ducale ainsi qu'à l'Inspecteur général de la Police grand-ducale ou aux agents nommément désignés par eux. »

Chapitre 7 – Modification du règlement grand-ducal 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

Art. 105. À l'article 9, point 2 du règlement grand-ducal 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, la lettre a) est remplacée par le libellé suivant:

« a) le preneur d'assurance, le propriétaire, le détenteur, le titulaire du certificat d'immatriculation et le conducteur du véhicule ayant occasionné le dommage; »

Chapitre 8 – Modification du règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonds de garantie automobile

Art. 106. À l'article 28 du règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonds de garantie automobile les mots « le numéro de police » sont remplacés par « l'identifiant de couverture ».

Chapitre 9 – Modifications du règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Art. 107. L'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est remplacé par le libellé suivant:

« Art. 1^{er}. Les taxes ci-après seront perçues lors de la présentation des demandes en obtention des documents requis pour la mise en circulation et la conduite des véhicules soumis à l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg :

- 1) 50 euros pour une demande en obtention
 - d'un certificat d'immatriculation ou d'un certificat d'identification d'un véhicule ;
 - d'un signe distinctif particulier;
 - d'une autorisation ministérielle pour l'utilisation de plaques rouges;
- 2) 30 euros pour une demande en obtention d'un permis de conduire;
- 3) 24 euros pour une réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ;
- 4) 200 euros pour une demande de réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé. »

Chapitre 10 – Modifications du règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière

Art. 108. À l'article 12 paragraphe 1^{er}, les mots « ou mobile » sont abrogés.

Chapitre 11 – Disposition finale

Art. 109. Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, Notre Ministre de la Sécurité intérieure, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Exposé des motifs

Projet de règlement grand-ducal modifiant

- 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ;
- 3° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ;
- 4° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points;
- 5° le règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes ;
- 6° le règlement grand-ducal modifié 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 (RGD CNPD) ;
- 7° le règlement grand-ducal 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 ;
- 8° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonds de garantie automobile ;
- 9° le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules ;
- 10° règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière

1. Objet

Le présent projet de règlement grand-ducal a notamment pour objet de modifier certaines dispositions en relation avec l'immatriculation et l'utilisation des véhicules routiers.

Ces modifications peuvent être résumées comme suit :

- 1) Application dans la réglementation nationale de la notion de « titulaire du / d'un certificat d'immatriculation » ;
- 2) Introduction de la notion du véhicule de la police grand-ducal et du véhicule spécial de la police grand-ducal ;

- 3) Clarification des compétences entre la SNCA et la SNCH en ce qui concerne les différentes procédures de réception nationale au Luxembourg ;
- 4) Adaptation du système de distribution des numéros d'immatriculation en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier au Luxembourg ;
- 5) Remise à jour les définitions des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (catégorie L) ainsi que des véhicules agricoles et forestiers (catégories T, C, R et S) en les adaptant aux définitions de la réglementation européenne ;
- 6) Remédiation de certaines incohérences dans la réglementation actuelle ;
- 7) Transfert du catalogue de contrôles prévu pour le contrôle technique dans un règlement ministériel ;
- 8) Digitalisation de la procédure d'immatriculation avec la confirmation de l'existence des conditions préalables à l'immatriculation (dédouanement du véhicule et couverture d'une assurance de responsabilité civile automobile) par l'Administration des Douanes et des Accises et des entreprises d'assurances à la SNCA.

Ad 1) La directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules 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 a été insérée par règlement grand-ducal du 23 mai 2012 à l'article 2, paragraphe 4, rubrique 4.6.b) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (communément appelé « Code de la Route ») et même si la partie I du certificat d'immatriculation luxembourgeois prévoit une colonne pour y insérer le titulaire du certificat d'immatriculation, la législation et la réglementation actuelles en matière d'immatriculation d'un véhicule sont basées sur les droits de propriété, 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.

Il est donc proposé d'inscrire dorénavant sur la partie I du certificat d'immatriculation le titulaire du certificat d'immatriculation, d'une part, pour être conforme à la directive modifiée 1999/37/CE précitée, et, d'autre part, pour créer une plus grande flexibilité lors de l'immatriculation d'un véhicule. Avec l'inscription du titulaire sur le certificat d'immatriculation, la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA) n'a plus besoin de vérifier les droits de propriété, de sorte que l'immatriculation d'un véhicule devient plus facile, à l'instar de la pratique dans d'autres pays européens comme p.ex. l'Allemagne et la Belgique. Cette procédure permettra aussi d'envisager à l'avenir, le cas échéant, une immatriculation online, en vertu de la simplification administrative et de la démarche gouvernementale Digital first, renforcée par la survenance de la crise sanitaire.

L'introduction de l'inscription du titulaire du certificat d'immatriculation rend nécessaire la modification, en y intégrant la notion de titulaire du certificat d'immatriculation,

- a) de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité;
- b) du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;
- c) du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière de véhicules et en matière de permis à points;
- d) du règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes;

- e) du règlement grand-ducal modifié 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 (RGD CNPD);
- f) du règlement grand-ducal 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.

À noter cependant que les notions de propriétaire/détenteur sont maintenues pour les personnes physiques ou morales pouvant démontrer leur droit de propriété sur le véhicule routier. De plus, l'introduction de la personne du titulaire dans les normes réglementaires relatives aux taxis et au transport de marchandises dangereuses est mise de côté, compte tenu du fait que des réformes sont actuellement en cours dans les matières.

Ad 2) Le projet de règlement grand-ducal propose également d'introduire dans le Code de la Route deux définitions, à savoir une définition générale relative aux véhicules de la Police grand-ducale et une définition spécifique relative aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, tout en unifiant les régimes de ces véhicules spéciaux.

Le rajout des deux notions complète le Code de la Route et met en évidence la notion du « véhicule de la Police grand-ducale » qui figure depuis toujours dans plusieurs dispositions du Code, sans pour autant avoir été définie jusqu'à présent.

Par l'introduction des deux nouvelles définitions, il est créé une concordance générale entre les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale et les véhicules spéciaux de l'Armée. En faisant la distinction entre les véhicules de la Police grand-ducale et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, la différence entre ces deux types de véhicules et les exceptions, voire les attributions particulières y afférentes en matière de circulation routière, deviennent plus claires.

En outre, pour réaliser certaines missions, notamment celles effectuées par l'Unité spéciale de la Police grand-ducale (poursuites, observations, etc.), celle-ci a parfois recours à des entreprises de leasing ou de location temporaire de véhicules. Dans ces cas, la Police grand-ducale est temporairement (à court ou à moyen terme) détenteur des véhicules et ceux-ci seront rendus aux entreprises respectives après l'achèvement des missions. C'est pourquoi les véhicules détenus par la Police grand-ducale, comme les véhicules dont la Police grand-ducale est le véritable propriétaire, doivent bénéficier des mêmes privilèges prévus par les dispositions du Code de la route. Il est donc proposé de procéder à l'unification des régimes de ces véhicules.

La distinction entre les véhicules de la Police grand-ducale et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale vise à clarifier la situation des véhicules de la Police grand-ducale. À l'heure actuelle, tous les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, qui dérogent aux dispositions du Code de la route, bénéficient de multiples dérogations spéciales accordées par le ministre dans ses attributions en ce qui concerne leur immatriculation. Ce procédé d'autorisations multiples présente à la fois le désavantage d'une certaine rigidité et lenteur administrative dans la mise en circulation des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale et une lourdeur formelle dans l'immatriculation auprès de la SNCA. L'introduction de la définition du « véhicule spécial de la Police grand-ducale » ne vise aucunement à contourner les procédures en matière d'homologation et d'immatriculation, mais à simplifier les démarches, dû au fait que certaines exceptions techniques seraient désormais prévues par le Code de la Route. Ceci rend l'acquisition et la mise en circulation de certains véhicules spéciaux de la Police grand-ducale plus simple.

Ad 3) Le projet de règlement grand-ducal vise également à apporter des clarifications quant aux compétences au niveau de la réception nationale par type des véhicules immatriculés au Luxembourg. En effet le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers dispose dans son article 1^{er} que la SNCA est l'autorité compétente en matière de la réception nationale par type, une

terminologie utilisée dans les règlements cadres d'homologation européens, règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) 715/2007 et (CE) 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE, règlement (UE) 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles et règlement (UE) 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers. Cependant conformément à l'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de directives et de règlements de l'Union européenne relatifs à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, ainsi que des véhicules agricoles et forestiers et des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) est chargée par le ministre ayant les transports dans ses attributions des travaux de certification et elle peut, en cas de besoin et pour la partie des essais, avoir recours à des organismes spécialisés, agréés sur sa proposition par le ministre pour des procédures d'essais spécifiées. Ainsi il en résulte une incohérence soit au niveau des compétences des deux sociétés évoquées, soit au niveau de la terminologie utilisée dans le règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016. Dans un souci d'écarter le risque de confusion entre les différentes compétences des deux sociétés, et ainsi de se conformer aux dispositions européennes et de simplifier notamment la revente de tels véhicules à l'étranger, il est proposé d'apporter certaines modifications au niveaux des articles 1 à 6 du règlement grand-ducal précité.

Ainsi il est proposé que la réception nationale individuelle ainsi que la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries seront établies par la SNCH conformément aux nouvelles dispositions introduites par le présent règlement. Une telle réception est établie en vue de l'immatriculation d'un véhicule non homologué ou un véhicule qui est homologué en plusieurs étapes afin de certifier que le véhicule est conçu conformément aux dispositions applicables au niveau européen, ou le cas échéant, au niveau national.

D'ailleurs, un véhicule immatriculé, qui a subi une modification peut néanmoins demeurer immatriculé si le propriétaire peut certifier que les modifications ont été réalisées tout en respectant les dispositions nationales applicables conformément à l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955. Une telle modification est vérifiée par la SNCA sur base des rapports techniques établis soit par le modificateur autorisé à réaliser de telles transformations soit par un service technique agréé conformément aux dispositions retenues le règlement grand-ducal précité du 26 janvier 2016.

Ad 4) En ce qui concerne le système d'attribution des numéros d'immatriculation en vue de l'immatriculation d'un véhicule routier, il y a lieu de relever que dans la législation actuellement en vigueur, il existe deux principes distincts.

Dans le cas de l'attribution d'un numéro de série courante, celui-ci reste attribué au véhicule pendant toute la durée de vie du véhicule. En cas de transcription du véhicule, le numéro de série courante demeure attribué à celui-ci et le nouveau propriétaire du véhicule reprend le numéro d'immatriculation ensemble avec le véhicule. Ce fonctionnement doit être considéré comme le principe de base.

Toutefois, dans un intérêt d'ouvrir aux propriétaires des véhicules la possibilité de personnaliser leurs numéros d'immatriculation, il est néanmoins possible que ceux-ci sollicitent un numéro d'immatriculation ne faisant pas partie de la série courante. Contrairement au principe que le numéro d'immatriculation de la série courante reste attribué au véhicule, le numéro d'immatriculation personnalisé, suit la personne ayant acquis le droit à l'utilisation de ce numéro. Ainsi un numéro personnalisé peut, dans le cas d'une mise hors circulation d'un véhicule, sur lequel le numéro personnalisé a été utilisé, être transféré à un autre véhicule en vue de l'immatriculation de celui-ci. Toute personne disposant un numéro d'immatriculation personnalisé a le droit au

maintien de ce numéro pendant une période de 36 mois à partir de la réservation du numéro ou à partir de la mise hors circulation du véhicule auquel ce numéro était attribué. À relever qu'avec la législation actuellement en vigueur, il n'existe aucune limite en ce qui concerne le nombre de numéros d'immatriculation personnalisés, réservés au nom d'une seule personne. En outre, la réservation d'un numéro d'immatriculation est entièrement gratuite. La taxe à payer pour l'attribution d'un numéro d'immatriculation personnalisé est uniquement payable au moment de l'immatriculation. Ainsi un grand nombre de numéros d'immatriculation sont bloqués pendant une période de 3 ans ce qui ne permet pas à nombre conséquent de personnes d'accéder à un numéro personnalisé de leur choix.

De ce qui précède, il découle qu'avec la législation actuellement en vigueur il existe deux principes distincts en matière d'attribution des numéros d'immatriculation à des véhicules lors de l'immatriculation de celui-ci. Malheureusement, il y a lieu de constater que cette approche crée trop fréquemment des problèmes de compréhension par le grand public.

Afin de simplifier la gestion des numéros d'immatriculation, il est proposé d'introduire par le présent règlement un système unique, plus compréhensible pour le grand public, en ce qui concerne l'attribution des numéros d'immatriculation aux véhicules immatriculés au grand-duché du Luxembourg.

Dorénavant, les numéros de série courante et les numéros personnalisés restent réservés à la personne lorsque le véhicule est mis hors circulation. Désormais aucun numéro de série courante ne restera attribué au véhicule et à chaque nouvelle immatriculation de ce véhicule, le titulaire y apposera son numéro d'immatriculation, soit de série courante, soit personnalisé. Les numéros de série courante restent donc réservés à la personne, en analogie aux numéros personnalisés et ne restent plus, comme auparavant, attribués au véhicule.

En procédant de la sorte, chaque personne aura ses propres numéros d'immatriculation réservés et dès lors sera responsable de leur utilisation. Ainsi, chaque personne étant tenue d'enlever d'office ses plaques d'immatriculation dès qu'un véhicule immatriculé à son nom est cédé à un tiers, le titulaire du numéro d'immatriculation sera directement responsable d'effectuer cette démarche, étant donné que le numéro d'immatriculation lui est assigné et ne demeure plus attribué au véhicule, même s'il s'agit d'un numéro de la série courante.

La réservation d'un numéro de la série courante ou personnalisé est limitée à un an, cette période permettant à la personne au nom de laquelle le numéro est réservé d'effectuer les démarches nécessaires pour l'immatriculation d'un véhicule, soit lors d'une première immatriculation soit en cas de changement de véhicule entraînant une réutilisation de son numéro d'immatriculation. Il en découle qu'avec la nouvelle réglementation il est proposé de réduire la durée de réservation de trois années à une durée d'un an car il est considéré que ce laps de temps est largement suffisant pour réaliser l'ensemble des démarches quant à l'immatriculation d'un véhicule. Cette approche permet de rééquilibrer le système actuel de réservation de numéros d'immatriculations, en libérant plus rapidement les numéros d'immatriculation réservés au nom d'une personne, et en mettant fin à la réservation de numéros personnalisés bloqués au titre de la réservation mais non attribués au terme d'une procédure d'immatriculation pendant un laps de temps excessif. En outre, afin d'éviter la réservation en masse de numéros personnalisés par une seule personne, pratique qui aujourd'hui est courante vu que la réservation de numéros personnalisés est gratuite, il est proposé que le demandeur paie une taxe de 200€. Il est en effet jugé préférable de conditionner l'accès à un numéro personnalisé à la perception d'une taxe qui rémunère ce service, plutôt que de limiter la possibilité de réserver un certain nombre de numéros personnalisés. Ce montant vise à dissuader les réservations en masse, qui ne sont jamais suivies d'une immatriculation, et qui ont pour effet déplorable de bloquer l'accès à une majorité de numéros personnalisés pendant des années pour les autres usagers. Par ailleurs, la gestion de la base de données des numéros personnalisés, avec sa liste d'attente, se trouve inutilement alourdie. Cette situation génère un mécontentement des citoyens, une insatisfaction et diverses tensions et plaintes auprès des employés en

charge de l'immatriculation, alors que des demandes plus prioritaires pourraient être traitées. Il convient d'insister que le montant retenu reste bien inférieur aux montants perçus dans les pays limitrophes qui offrent ce service (notamment en Belgique où l'accès à une plaque hyper personnalisée coûte 1 000 euros). Si le numéro d'immatriculation n'est pas attribué à un véhicule endéans un délai d'un an, le droit d'utilisation de ce numéro d'immatriculation est déchu de plein droit et la personne à laquelle le numéro d'immatriculation a été réservé ne peut pas prétendre au remboursement de la taxe payée. De cette façon, le présent projet rend le système de réservation de numéros personnalisés bien plus simple et clair, ce qui permettra de limiter les demandes provenant des usagers qui laissent leur droit sur un numéro personnalisé expirer. En effet, il arrive que des usagers pensent avoir perdu leur droit, alors que leur réservation est toujours valide, et inversement. Pour résumer, le système proposé a pour but de permettre l'accès au plus grand nombre de requérant à la possibilité de se voir attribuer le numéro d'immatriculation désiré, et ce dans de bien meilleurs délais. En conséquence, le service de réservation de numéro personnalisé devrait sortir de sa quasi obsolescence et la liste d'attente disparaîtra.

Ad 5) Au vu du développement continu des véhicules de la catégorie L, c.à.d. des véhicules à deux, trois ou quatre roues tels que les deux-roues motorisés, les tricycles motorisés et les quadricycles motorisés, une mise à jour des dispositions et des définitions reprises dans la réglementation luxembourgeoise s'avère nécessaire.

Concrètement, il est proposé d'introduire de nouvelles sous-catégories pour les véhicules de la catégorie L conformément au règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles ainsi que d'adapter les définitions correspondantes.

En outre, avec l'introduction de nouvelles sous-catégories pour les véhicules de la catégorie L, le présent projet de règlement grand-ducal propose également d'introduire une nouvelle définition, à savoir une définition pour le vélo à moteur.

Pour les véhicules agricoles et forestiers (catégories T, C, R et S) une modification de la sous-catégorisation en fonction de la vitesse maximale par construction, de la désignation, de la délimitation de la masse, ainsi qu'une mise à jour des définitions correspondantes est proposée conformément aux catégories de véhicules définies dans le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers.

Ad 6) Le projet de règlement grand-ducal est également mis à profit pour

- a) remédier à certaines incohérences en ce qui concerne, d'une part, l'équipement obligatoire et facultatif de certains véhicules de feux jaunes clignotants, et, d'autre part, l'utilisation des feux jaunes clignotants ;
- b) introduire l'équipement obligatoire d'un fanion de sécurité visible pour les véhicules qui sont traînés par un cycle.

Ad 7)

Le transfert du catalogue du contrôle technique des véhicules routiers, de l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 modifié sur le contrôle technique des véhicules routiers à un règlement ministériel à part permettra d'anticiper sur les modifications d'ordre purement techniques à y intégrer, d'une part pour se conformer au droit de l'Union européenne, d'autre part pour être capable d'offrir un service de contrôle technique adapté aux véhicules les plus technologiques existants.

Ad 8)

La mise en place d'une base de donnée gérée par la SNCA pour le compte du ministre ayant les transports dans ses attributions, répertorient les couvertures d'assurance de responsabilité civile automobile pour les véhicules immatriculés au Luxembourg, remplit plusieurs objectifs. Le premier but est d'anticiper la refonte de 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, qui prévoit l'obligation pour les Etats membres de permettre aux services de police des autres Etats membres de contrôler l'assurance des véhicules circulant dans l'Etat membre qui effectue le contrôle auprès de l'Etat membre d'immatriculation du véhicule. Pour arriver à cette fin, la mise en place de bases de données centralisées est le moyen sélectionné. Le deuxième objectif est de simplifier et d'accélérer la procédure d'immatriculation, étant entendu que les véhicules immatriculés par les particuliers sont tout d'abord présentés à l'entreprise d'assurances avant d'être présentés à la SNCA. La procédure digitalisée proposée représente un gain de temps, de déplacements, ce qui s'inscrit en objectif avec les objectifs gouvernementaux de digitalisation et de simplification administrative, mais aussi avec le contexte de pandémie qui a cours. La poursuite de ces objectifs est bien entendu réalisée dans le cadre délimité par la matière de la protection des données personnelles.

2. Commentaire des articles.

Ad article 1^{er}

Cet article modifie l'article 1^{er} de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

En ajoutant les titulaires d'un certificat d'immatriculation aux propriétaires, détenteurs et conducteurs de véhicules routiers, il est spécifié que les dispositions du Code de la Route obligent aussi les titulaires d'un certificat d'immatriculation.

Ad article 2

Cet article modifie l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Au point 1, cet article introduit une nouvelle définition i) à la rubrique 2.3. de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. En vue de garantir la transition sans heurts vers une mobilité à émission nulle et de fournir des incitations à développer et déployer sur le marché de l'Union des véhicules utilitaires lourds à émission nulle ou à faibles émissions certaines bonifications sont introduites au niveau européen. Afin d'éviter un désavantage en matière de la charge utile lors de l'utilisation d'un véhicule utilitaire à émission nulle, 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, prévoit qu'il est autorisé d'accorder une masse maximale autorisée plus élevée à ces véhicules afin de compenser le poids propre plus élevé de ces véhicules dus à la nouvelle technologie de transmission. À ces fins la nouvelle définition est introduite afin de pouvoir l'utiliser dans les articles pertinents, notamment pour les articles délimitant la masse maximale autorisée des véhicules.

Au point 2, cet article apporte des modifications à la rubrique 2.9. sous les points b) et c) et d) et abroge les points e) et f) de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. Les références quant à la vitesse maximale sont supprimées et les références aux catégories des véhicules sont formulées de façon plus large. En effet, par déduction un tracteur qui ne dépasse pas par construction une vitesse maximale de 40 km/h ne peut pas être considéré comme tracteur à grande vitesse et est d'office classé en tant que tracteur à roues ou tracteur à chenilles.

Les points 3, et 4 mettent à jour les références des rubriques 2.14 et 2.15 de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité sur les catégories des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (catégorie L), sur les véhicules agricoles et forestiers (catégories T, C, R et S) et sur la définition de cycle à pédalage assisté.

Une nouvelle rubrique 2.37 est introduite à l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité par le point 5. Cette rubrique contient les définitions d'un véhicule de la Police grand-ducale et d'un véhicule spécial de la Police grand-ducale.

La notion du véhicule de la Police grand-ducale figure dans de nombreux articles du Code de la Route sans qu'elle ne soit définie quelque part. L'introduction des nouvelles définitions vise à régulariser cette lacune.

La définition du véhicule de la Police grand-ducale constitue une première définition générale et couvre à la fois les véhicules de service tels que, par exemple, les véhicules marqués « Police grand-ducale », les véhicules civils de la Police grand-ducale et du Service de Police Judiciaire, de même que les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

La définition des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale est plus spécifique et couvre les véhicules spéciaux qui sont des véhicules particuliers en raison de leur construction (LENCO, UNIMOG) ou en raison de leur équipement (LENCO, véhicules de transfert pénitentiaire, véhicules modifiés d'intervention spéciale) qui sont utilisés en mission particulière d'intervention imminente ou de protection rapprochée. Les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale constituent un nombre restreint de véhicules. Il s'agit surtout des véhicules de l'Unité spéciale de la Police grand-ducale et de l'Unité de garde et de réserve, qui sont utilisés à des fins particulières et dont les chauffeurs ont suivi des formations et des stages de conduite spéciaux. Dans la plupart des cas, les modifications portent sur des caractéristiques mécaniques (équipement spécial, blindage supplémentaire, dispositifs d'attache d'outils d'intervention, etc.) ou électroniques (débranchement des feux de circulation diurnes ou d'autres feux individuels). Dans tous les cas, malgré les différentes modifications, la Police grand-ducale veille à l'assurance de la sécurité de tous les participants à la circulation routière non concernés par ses missions.

En ce qui concerne les modifications des véhicules spéciaux, celles-ci sont uniquement réalisées par des ateliers mécaniques et électroniques agréés, comme par exemple le garage de la Police grand-ducale. Toutes les modifications ou changements techniques et électroniques sont effectués par des personnes habilitées à travailler pour le compte de la Police grand-ducale. Après leur modification, les véhicules spéciaux présentent toujours les garanties techniques de sécurité routière et peuvent circuler sur la voie publique sans constituer un danger quelconque pour les autres usagers de par leur constitution.

Une fois qu'un véhicule spécial est cédé, vendu ou réintégré dans les services réguliers de la Police grand-ducale, toutes les modifications seront enlevées et l'état initial du véhicule sera rétabli, dans la mesure du possible, conformément aux dispositions du certificat de conformité du véhicule.

Au point 6, des modifications sont apportées à la rubrique 4.3. de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité conséquemment à l'introduction de la définition du titulaire du certificat d'immatriculation. Comme il est proposé d'inscrire dorénavant sur la partie I du certificat d'immatriculation le titulaire du certificat d'immatriculation lors de l'immatriculation d'un véhicule routier et que cette information demeure dès lors obligatoire. En parallèle, le propriétaire du véhicule qui n'est plus renseigné d'office. Il est donc logique d'introduire le titulaire du certificat d'immatriculation à la définition b) en lieu et place du propriétaire du véhicule, l'immatriculation étant une opération consistant à attribuer un numéro de plaques d'immatriculation à un titulaire. Ce titulaire du certificat d'immatriculation peut être tout à fait être propriétaire du véhicule, ou non, cet aspect ne devant pas présenter d'incidence par rapport à l'opération d'immatriculation. Pour un véhicule déjà en circulation au Luxembourg, l'inscription d'un nouveau titulaire équivaut à une

immatriculation car il s'agit d'accorder l'autorisation administrative à une autre personne pour utiliser son propre numéro de plaque d'immatriculation sur ce même véhicule.

Dans le même point 6, la définition c) de la rubrique 4.3 de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est également adaptée afin de préciser que la transcription d'un véhicule routier a lieu si un véhicule qui a été immatriculé auparavant change de propriétaire, ou de détenteur, et que le certificat d'immatriculation est adapté par la suite pour inscrire le nouveau propriétaire ou détenteur sur le certificat d'immatriculation, si le propriétaire est identifié par le certificat d'immatriculation. Pour cette procédure il est proposé que le demandeur apporte la preuve des droits de propriété du véhicule, alors que cette preuve ne sera plus demandée au moment de la transcription du certificat d'immatriculation du véhicule. C'est pourquoi seule la preuve des droits de propriété est requise pour cette procédure, qui se distingue tout à fait d'une procédure d'immatriculation. Cette preuve est requise même pour un changement de détenteur, car le propriétaire doit consentir au changement de cette mention. Il convient donc de prouver les droits de propriété relatifs au véhicule faisant l'objet du changement de détenteur. C'est pourquoi les deux modifications de mentions sont comprises sous la même procédure de transcription. Cette procédure de transcription vient simplifier le travail administratif pour les sociétés de leasing lors de la revente des véhicules, alors que le titulaire du certificat reste la même personne. Une transcription avec un minimum de documents à envoyer et un délai raccourci suffit, en lieu et place d'une nouvelle procédure d'immatriculation du fait de la vente du véhicule.

Le point 7 modifie l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité en son paragraphe 4, rubrique 4.5 à sa lettre c) en rectifiant la définition de la vignette de conformité d'un véhicule, en ce que la vignette est délivrée lors de la procédure d'immatriculation du véhicule routier et non pas lors de la première mise en circulation du véhicule.

Au point 8 la définition du titulaire du certificat d'immatriculation est légèrement modifiée à la rubrique 4.6, lettre b) de l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, compte tenu du fait que s'il est établi que le titulaire peut tout à fait être une autre personne que le propriétaire, il faut aussi tenir compte du fait que le titulaire peut être la même personne que le propriétaire, peu importe que le propriétaire soit identifié ou non sur le certificat d'immatriculation.

Le point 9 abroge la définition de transport exceptionnel, compte tenu de l'élaboration d'un règlement spécifique à la matière des transports exceptionnels, encadrant notamment la délivrance des autorisations spéciales.

Ad article 3

Cet article modifie l'article 2*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Les définitions des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (catégorie L) ainsi que des véhicules agricoles et forestiers (catégories T, C, R et S) sont mises à jour en y reprenant les définitions reprises, d'une part, du règlement modifié 168/2013/UE relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, et, d'autre part, celles du règlement modifié 167/2013/UE relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers.

Ad article 4

Cet article modifie l'article 3 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Le point 1 adapte le libellé de l'article 3 suite à l'évolution de la terminologie des véhicules de catégorie L.

Le point 2 procède à l'abrogation de l'alinéa 3 car cet alinéa permet un dépassement de la largeur sous couvert d'une autorisation. En effet, la norme de renvoi à l'article 7 de l'arrêté est elle-même abrogée dans le cadre du

présent projet. Compte tenu du projet relatif à la matière des transports exceptionnels, la délivrance de ladite autorisation se fait dans le cadre d'un règlement grand-ducal spécifique dont il est fait référence à l'article 7.

Au point 3, il est proposé que les dispositions relatives à la largeur maximale des véhicules routiers ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. Ainsi, ces véhicules spéciaux seront exemptés de la même manière que les véhicules spéciaux de l'Armée.

Ad article 5

Cet article modifie l'article 4 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives à la longueur maximale des véhicules routiers ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. Ainsi, ces véhicules spéciaux bénéficieront de la même exemption que les véhicules spéciaux de l'Armée. En outre, suite à l'adaptation de la terminologie des véhicules de la catégorie L, les termes respectifs sont remplacés par les nouveaux termes.

Ad article 6

Cet article modifie l'article 6 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives à la hauteur maximale des véhicules routiers ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. Ainsi, ces véhicules spéciaux bénéficieront de la même exemption que les véhicules spéciaux de l'Armée. En outre, suite à l'adaptation de la terminologie des véhicules de la catégorie L, les termes respectifs sont remplacés par les nouveaux termes.

Ad article 7

Cet article abroge en son point 1, lettre a, l'expression « ayant les Transports dans ses attributions », afin d'harmoniser les terminologies dans les textes. Par ailleurs, le point 1, lettre b, remplace la deuxième phrase de l'alinéa 1^{er} de l'article 7 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Cette modification est effectuée conformément à l'avis du Conseil d'Etat N°60.590 du 29 juin 2021, dans lequel il est recommandé de procéder à l'abrogation de la norme superfétatoire afin d'éviter un double emploi avec les normes introduites par le projet de règlement grand-ducal relatif aux transports et circulations exceptionnels soumis à des autorisations spéciales sur les voies publiques, modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, et abrogeant le règlement grand-ducal du 28 juillet 2014 concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions ou masses maximales autorisées. Une référence à la législation relative aux autorisations spéciales est donc effectué, ainsi qu'une mise à jour des termes dans les points 2 et 3 de cet article.

Ad article 8.

Cet article modifie l'article 8, paragraphe 5, de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

En ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation au propriétaire, au détenteur et au conducteur du véhicule routier, il est spécifié que le respect des obligations en relation avec le chargement et son arrimage correct et conforme ainsi qu'avec le matériel de sécurisation de la charge s'applique aussi au titulaire du certificat d'immatriculation.

Ad article 9

Cet article modifie l'article 9 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Suivant l'avis Conseil d'Etat N°60.590 susmentionné, le paragraphe 2 de cet article est remplacé car cette disposition concerne le pouvoir du ministre d'accorder des autorisations de transport exceptionnel. En conséquence, ce paragraphe se recoupe avec les dispositions du projet de règlement grand-ducal relatif aux transports et circulations exceptionnels soumis à des autorisations spéciales sur les voies publiques précité. En lieu et place de ce paragraphe, une référence au projet de règlement grand-ducal est effectuée, afin que l'élaboration de cette législation dédiée à la matière du transport exceptionnel ne laisse pas place une lacune dans l'arrêté grand-ducal.

Ad article 10

Cet article modifie l'article 10 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Suite à l'adaptation de la terminologie des véhicules de la catégorie L, les termes respectifs sont remplacés par les nouveaux termes.

Ad article 11

Cet article modifie l'article 12 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé d'accorder aux véhicules utilitaires lourds à émission nulle conformément à la directive 96/53/CE précitée un supplément à la masse maximale autorisée en accordant une masse supplémentaire nécessaire en raison du système de la batterie ou d'autres technologies sans pour autant excéder un supplément de 2 tonnes. En conséquence, le point 1 de cet article opère les réajustements nécessaires en vue de permettre la circulation de ces véhicules nouvellement introduits dans la réglementation.

Le point 2 propose d'abroger les mots « ayant les Transports dans ses attributions ».

En outre, il est proposé au point 3, lettre a) que les dispositions relatives aux masses maximales des véhicules routiers ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale en sus des autres types de véhicules exemptés de ces limites. À la lettre b), une référence est faite au projet de règlement grand-ducal relatif aux transports et circulations exceptionnels soumis à des autorisations spéciales sur des voies publiques. À la lettre c), il est procédé à l'unification de la désignation du ministre par l'abrogation de l'expression « ayant les Transports dans ses attributions ».

Au point 4, le dernier alinéa du paragraphe 7 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par un libellé qui étend la dérogation aux paragraphes 2 et 3. Cette dérogation est encadrée par plusieurs conditions en vue d'assurer que les véhicules en bénéficiant ne créent pas un risque disproportionnée pour la sécurité routière.

Le point 5 modifie le paragraphe 8 alinéa 1er de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. En application de l'avis du Conseil d'Etat n°60.590 du 29 juin 2021 portant sur le projet de règlement grand-ducal relatif aux transports et circulations exceptionnels soumis à des autorisations spéciales sur la voie publique, la délivrance d'une autorisation spéciale est possible dans le cadre du règlement grand-ducal relatif aux transports et circulations exceptionnels susmentionné.

Ad article 12

Cet article modifie l'article 12*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé au point 1 d'abroger les mots « ayant les Transports dans ses attributions » dans la démarche d'harmoniser cette terminologie dans le Code de la route.

Dans le point 2 Il est proposé que les dispositions relatives aux masses maximales des véhicules routiers mis en circulation au Luxembourg avant le 1^{er} août 1986 ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 13

Cet article remplace l'article 19 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Le point 1 propose d'abroger les mots « ayant les Transports dans ses attributions » dans la démarche d'harmoniser cette terminologie dans le Code de la route.

Il est proposé dans le point 2 que les dispositions relatives à la traction de remorques ou de véhicules traînés ainsi qu'à l'utilisation d'attaches de fortune ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 14

Cet article modifie l'article 20 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives à l'obligation de l'usage exclusif de pneumatiques à air ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 15

Cet article modifie l'article 24*quinquies*, paragraphe 3 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Suite à l'adaptation de la terminologie des véhicules de la catégorie L, les termes respectifs sont remplacés par les nouveaux termes.

Ad article 16

Cet article modifie l'article 25 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives aux valeurs du bruit ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 17

Cet article modifie l'article 25*ter* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives à la pollution de l'air par les gaz émis par les moteurs ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 18

Cet article modifie l'article 28*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives aux dispositifs de freinage des véhicules routiers immatriculés pour la première fois au Luxembourg après le 31 décembre 1966 ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 19

Cet article modifie l'article 37 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives aux avertisseurs acoustiques et le niveau de pression acoustique de ceux-ci ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 20

Cet article modifie l'article 41 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives aux appareils indicateurs de direction lumineux ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 21

Cet article modifie l'article 41*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives aux appareils indicateurs de direction lumineux des véhicules routiers immatriculés pour la première fois au Luxembourg après le 31 décembre 1966 ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 22

Cet article modifie l'article 41*quater* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives aux appareils indicateurs de direction lumineux des véhicules routiers immatriculés pour la première fois au Luxembourg après le 1^{er} janvier 1979 ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 23

Cet article modifie l'article 42 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives aux appareils d'éclairage ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 24

Cet article modifie l'article 42*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives aux appareils d'éclairage des véhicules routiers immatriculés pour la première fois au Luxembourg après le 31 décembre 1966 ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 25

Cet article modifie l'article 42*ter* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Au point 1, la phrase introductive de l'alinéa 1^{er} est remplacée par un libellé qui englobe les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale dans l'exemption des dispositions relatives aux appareils d'éclairage des véhicules routiers.

Au point 2, l'alinéa 5 de l'article 42*ter* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié afin d'inclure les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale avec les véhicules de l'Armée en ce qui concerne l'exigence minimale de s'équiper d'un seul feu rouge placé à gauche.

Au point 3, il est proposé à l'alinéa 6 de l'article 42*ter* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité d'exempter les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, au même titre que les véhicules de l'Armée,

de l'exigence que les feux visés aux lettres a) et b) s'allument en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route.

Ad article 26

Cet article modifie l'article 43*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Afin d'accroître la sécurité routière des véhicules qui sont traînés par un cycle, il est proposé d'augmenter leur visibilité en rendant obligatoire l'équipement de ces véhicules par un fanion de sécurité, situé suffisamment en hauteur pour être plus facilement perçu par les usagers de la route.

Ad article 27

Cet article modifie l'article 44 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

En comparant les dispositions de l'article 44 du Code de la Route relatives à l'équipement obligatoire ou facultatif de certains véhicules routiers d'un ou de plusieurs feu(x) jaune(s) clignotant(s) aux dispositions de l'article 131*bis* du Code de la Route relatives à l'utilisation de ce ou de ces feu(x), on constate dans le libellé actuel de ces articles certaines incohérences. À titre d'exemple, l'article 44 prévoit uniquement un équipement facultatif d'un ou de plusieurs feu(x) jaune(s) clignotant(s) des véhicules servant à l'entretien de la voie publique, alors que l'article 131*bis* prescrit une utilisation obligatoire de ce ou de ces feu(x) pour les mêmes véhicules dans l'exercice de leur service. Le nouveau libellé proposé pour les alinéas 2 et 3 du paragraphe 1^{er} de l'article 44 tend à faire disparaître ces incohérences avec l'article 131*bis*.

Il est proposé au point 1, lettre a) de modifier les alinéas 2 et 3 de l'article 44 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité de sorte que l'équipement obligatoire d'un ou de plusieurs feu(x) jaune(s) clignotant(s) sera maintenu pour les véhicules équipés en dépanneuse ou destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés, les véhicules destinés et équipés aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne et pour les tracteurs.

Il est également proposé de rendre obligatoire, alors qu'il était jusqu'à présent facultatif, l'équipement d'un ou de plusieurs feu(x) jaune(s) clignotant(s) pour les véhicules servant à l'entretien, au nettoyage, au déneigement, au salage ou au déblaiement de la voie publique, les véhicules servant à l'entretien de l'équipement routier, les véhicules servant au ramassage des déchets, les véhicules dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12 du Code de la Route et les véhicules qui escortent ces derniers véhicules.

En ce qui concerne les véhicules équipés d'une grue et les camions de type porte-conteneur ou porte-benne, dont l'équipement d'un ou de plusieurs feu(x) jaune(s) clignotant(s) est actuellement facultatif, il est proposé que ces véhicules seront remplacés par le terme général « véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg destinés au transport de choses », tout en maintenant le caractère facultatif de l'équipement.

En ce qui concerne les machines, dont l'équipement d'un ou de plusieurs feu(x) jaune(s) clignotant(s) est actuellement facultatif, il est proposé de faire la distinction entre les machines dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 40 km/h, pour lesquelles il est proposé de rendre obligatoire cet équipement, et les machines dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h, pour lesquelles il est proposé de maintenir le caractère facultatif de cet équipement.

Enfin, il est proposé de maintenir le caractère facultatif de l'équipement d'un ou de plusieurs feu(x) jaune(s) clignotant(s) pour les véhicules destinés au transport de carburant.

Au point 1, lettre b) il est proposé de modifier l'alinéa 6 de l'article 44 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité de sorte que les dispositions du même article du Code de la Route relatives à l'équipement de véhicules routiers de catadioptrés et de feux d'encombrement si une certaine largeur du véhicule est dépassée ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 28

Cet article modifie l'article 46, paragraphe 4, alinéa 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Suite à l'adaptation de la terminologie des véhicules de la catégorie L, les termes respectifs sont remplacés par les nouveaux termes.

Ad article 29

Cet article modifie l'article 48 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Suite à l'adaptation de la terminologie des véhicules de la catégorie L, les termes respectifs sont remplacés par les nouveaux termes.

Ad article 30

Cet article remplace l'article 48*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions du chapitre III, section IX du Code de la Route relatives aux dispositifs visuels ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 31

Cet article modifie l'article 49 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Au point 1, il est proposé de remplacer le texte de la rubrique A) de l'article 49 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité par un libellé qui prévoit que les dispositions relatives à l'équipement obligatoire des véhicules routiers avec un indicateur de vitesse et un compteur kilométrique, ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Au point 2, il est proposé de remplacer le texte de la rubrique D) de l'article 49 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité par un libellé qui prévoit que les dispositions relatives à l'équipement d'un dispositif limiteur de vitesse pour les véhicules poids lourds ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Au point 3 les mots « ayant les Transports dans ses attributions » sont abrogés.

Au point 4, il est proposé de remplacer les termes respectifs des véhicules de la catégorie L, par les nouveaux termes résultant de l'adaptation de la terminologie, à la rubrique L) de l'article 49 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Au point 5, le terme de la réépreuve est introduit dans le libellé de la rubrique M) de l'article 49 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, dans le cadre de la validité d'utilisation des extincteurs d'incendie. En effet, lors du contrôle technique des véhicules routiers qui doivent disposer de tels extincteurs, il a pu être observé que les nouveaux extincteurs disposaient de validités dépassant celles fixées par la législation nationale en vigueur. Toutefois, ces extincteurs étaient réceptionnés de façon conforme aux normes internationales en vigueur. Afin de remédier à cette situation, la validité d'une réépreuve est donc limitée aux dates indiquées.

Ad article 32

Cet article modifie l'article 51 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Au point 1, il est ajouté que les interdictions reprises au paragraphe 1^{er} de l'article 51 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, tout comme aux véhicules spéciaux de l'Armée.

Le point 2 la mention au paragraphe 2, alinéa 3 de l'article 51 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité des véhicules autoroutiers de la Police grand-ducale est supprimée car elle fait office de double emploi partiel avec la modification prévue au point 1, car la mention au paragraphe 2 alinéa 2 lettre a) prévoit une exemption partielle aux dispositions de l'article 51. Or, il convient d'accorder une dérogation à l'ensemble des dispositions de cet article pour les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Au point 3 les mots « ayant les Transports dans ses attributions » sont abrogés.

Ad article 33

Cet article modifie l'article 52 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives aux sièges des véhicules routiers ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. En outre, suite à l'adaptation de la terminologie des véhicules de la catégorie L, les termes respectifs sont remplacés par les nouveaux termes.

Ad article 34

Cet article modifie l'article 53 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Suite à l'adaptation de la terminologie des véhicules de la catégorie L, les termes respectifs sont remplacés par les nouveaux termes.

Ad article 35

Cet article modifie l'article 54 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

En ajoutant aux points 1 et 2 les titulaires d'un certificat d'immatriculation aux propriétaires et conducteurs d'autobus, il est spécifié que les titulaires doivent aussi observer les prescriptions du cahier des charges attachées à la concession et qu'ils sont soumis aux conditions spéciales fixées, le cas échéant, par le Ministre, pour garantir la sécurité de la circulation routière.

Ad article 36

Cet article remplace l'article 56^{ter} de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

En ajoutant les titulaires d'un certificat d'immatriculation aux propriétaires et aux conducteurs, il est spécifié que les titulaires sont aussi responsables de l'observation des dispositions relatives aux voitures de location et aux voitures de location avec chauffeur.

Ad article 37

Cet article modifie l'article 70 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Le point 1 effectue une série de modifications au paragraphe 1^{er} de l'article 70 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. La lettre a) propose de remplacer le point final par un double-point à des fins de cohérence, étant donné que l'alinéa 1^{er} introduit une liste énumérative.

Au point 1 lettre b), il est proposé d'abroger la dernière partie de la lettre b) du point 7 de l'article 70 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. Cette disposition prévoit que tout véhicule non soumis au contrôle technique doit afficher la vignette de conformité valable. Cette obligation d'affichage va donc être retirée pour ces véhicules. Cependant la vignette de conformité reste obligatoire dans la loi pour les véhicules immatriculés sans contrôle technique.

Au point 1 lettre c), un point-virgule est ajouté à la fin du point 12 de l'alinéa 1er de l'article 70 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité étant donné qu'un nouveau point 13 dont objet au point 2 ci-dessous est ajouté. Par ailleurs, la désignation du ministre compétent est délimitée à l'expression « le ministre ».

Au point 1 lettre d), il est proposé d'ajouter un nouveau point 13 à la fin de l'alinéa 1^{er} de l'article 70 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité applicable aux véhicules ayant fait l'objet d'une réception nationale ou d'une réception nationale individuelle. Il s'agit de l'obligation de conserver à bord dudit véhicule le rapport du Service Technique sur la base duquel a été rendu la décision de réception.

Au point 2, il est proposé d'ajouter à l'alinéa 3 de l'article 70 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité la mention du titulaire du certificat d'immatriculation au propriétaire, au détenteur et au conducteur du véhicule. Il est donc spécifié que le titulaire doit aussi pourvoir sans délai au remplacement d'un document de bord ou d'une vignette qui a été endommagé, détruit, perdu ou volé ou qui est devenu illisible.

Au point 3, un nouvel alinéa 4 est ajouté à la fin de l'article 70 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. Cet alinéa s'applique à l'ensemble des documents de bords couverts par l'article 70 et prévoit que dans le cadre du contrôle du véhicule la vérification de l'information contenue dans un document de bord du véhicule peut être complétée par une vérification de type électronique. Dans le cas où l'information obtenue par voie électronique indique qu'une donnée contraire à celle contenue dans le document physique, il est proposé de tenir compte de l'information obtenue par voie électronique. En effet, il est considéré que la banque de données délivre des informations tenues à jour, minimisant les risques d'erreur ou de fraude, alors que l'information contenue dans un document papier présente plus de probabilité d'être erronée. Il convient de noter que l'obligation de conserver la vignette attestant de la couverture d'une assurance de responsabilité civile subsiste, dans le cadre de ce projet. En effet, lorsque le véhicule est en circulation dans un autre Etat membre, aucune vérification par voie électronique par les services de police de cet Etat n'est possible à l'heure actuelle.

Ad article 38

Cet article modifie l'article 72, paragraphe 5 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

En ajoutant le titulaire d'un certificat d'immatriculation au propriétaire et au détenteur d'un véhicule, il est spécifié qu'il est également interdit au titulaire de faire ou de laisser conduire un véhicule par une personne ne répondant pas aux conditions pour un conducteur fixées à l'article 72 du Code de la Route.

Ad article 39

Cet article modifie l'article 119 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé de permettre sous certaines conditions aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale d'emprunter à l'extérieur d'une agglomération le milieu de la chaussée si celle-ci se compose de trois voies de circulation.

Ad article 40

Cet article modifie l'article 131*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

L'article 131*bis* qui traite de l'utilisation par certains véhicules routiers d'un ou de plusieurs feu(x) jaune(s) clignotant(s) est modifié de façon à correspondre aux prescriptions de l'article 44 du Code de la Route qui traite de l'équipement de certains véhicules routiers de ces feux.

Pour les véhicules dont l'équipement d'un ou de plusieurs feu(x) jaune(s) clignotant(s) est obligatoire les situations lors desquelles ceux-ci doivent utiliser obligatoirement ces feux sont spécifiées.

En ce qui concerne les véhicules dont l'équipement d'un ou de plusieurs) feu(x) jaune(s) clignotant(s) est facultatif, il est spécifié que les véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg destinés au transport de choses sont obligés d'utiliser ces feux lors du chargement ou du déchargement sur la voie publique et pour les machines dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h, il est spécifié qu'elles sont obligées d'utiliser ces feux lorsqu'elles effectuent des travaux sur la voie publique. Quant aux véhicules destinés au transport de carburant, l'utilisation du ou des feu(x) clignotant(s) jaune(s) est facultatif lors du chargement ou du déchargement.

Ad article 41

Cet article modifie l'article 144 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions relatives à l'éclairage obligatoire par des feux d'encombrement pour les véhicules routiers dont la largeur dépasse 2,55 m ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 42

Cet article remplace l'article 155 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Il est proposé que les dispositions du chapitre VI, section IX du Code de la Route relatives à l'utilisation de l'éclairage ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Ad article 43

Cet article modifie l'article 160*bis* de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

Suite à l'adaptation de la terminologie des véhicules de la catégorie L, les termes respectifs sont remplacés par les nouveaux termes.

Ad article 44

Cet article remplace l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers. Cette modification vise à intégrer le règlement (UE) 2018/858 comme texte de référence relatif à la réception et l'homologation des véhicules routiers, pour compléter la référence à législation européenne en vigueur pour la réception et la surveillance des marchés des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (règlement modifié 168/2013/UE) et pour les véhicules agricoles et forestiers (règlement modifié 167/2013/UE).

Il est proposé d'englober l'obligation d'avoir subi avec succès une procédure d'homologation ou de réception européenne, qu'elle soit par type ou individuelle les moteurs couverts par le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne

destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE, préalablement à leur commercialisation sur le marché.

La conformité des véhicules mis en circulation antérieurement à l'entrée en vigueur des règlements européens susmentionnés reste acquise, conformément au principe de non rétroactivité des règlements.

Il est également rappelé que tout véhicule doit avoir fait l'objet d'une réception. Aussi, si la réception européenne n'est pas valide pour un véhicule, des procédures de réception nationale individuelle et de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries sont prévues.

Dans ce cadre, la terminologie est précisée entre les véhicules décrits comme « type de véhicules homologués » et les véhicules décrits comme « véhicule homologué », selon la procédure de réception en vertu de laquelle ils sont autorisés à être mis sur le marché.

Dans le cas où un véhicule ne répond pas aux exigences prévues par les procédures de réception européenne, il est proposé de laisser possible d'établir soit une réception nationale individuelle, soit une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries, au choix du requérant.

Un nouveau paragraphe 3 à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 est proposé afin de combler une lacune des textes. Il s'agit d'attribuer les procédures de réception nationale individuelle de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries à la SNCH, en tant qu'Administration compétente pour exécuter la mission d'homologation des équipements et des composants de véhicules routiers. En effet, la SNCH est déjà chargée de l'homologation des véhicules répondant aux exigences des règlements (UE) 2018/858, relatif aux véhicules à moteur et à leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules 167/2013, relatifs aux véhicules agricoles et forestiers, 168/2013, relatifs aux véhicules à deux ou trois roues et aux quadricycles, et 2016/1628 relatif aux moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers.

Un nouveau paragraphe 4 à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 est proposé pour permettre à la SNCH de requérir les documents nécessaires à la prise de décision quant à l'homologation d'un véhicule au terme d'une procédure de réception nationale individuelle ou d'une procédure de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

L'alinéa 2 du paragraphe 4 est proposé pour préciser la provenance des documents à fournir par le requérant. Il est indiqué que ces documents peuvent être soit par une autorité de réception compétente d'un autre pays, soit par un des services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 3 février 1998

L'alinéa 3 du paragraphe 4 est proposé pour autoriser la SNCH à effectuer ou faire recourir par l'intervention de services techniques agréés à des essais physiques sur le véhicule à homologuer, dans la limite que ces essais ne soient pas destructifs. Il est précisé que ces essais peuvent être effectués par un service technique répondant aux exigences de l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 3 février 1998.

Ad article 45

Cet article remplace l'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité. Cette modification uniformise les exigences relatives aux procès-verbal de réception, au terme d'une procédure de réception nationale individuelle ou de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries. Ce procès-verbal est établi selon un format issu des modèles fixés par les règlements européens énumérés à l'article 1^{er} du règlement, dans sa version coordonnée, et non plus simplement comporter les données techniques à reprendre sur le certificat d'immatriculation correspondant au type du véhicule ayant été homologué.

Ad article 46

Cet article remplace l'article 3 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Il est proposé au paragraphe 1 détendre les conditions de réception pour les procédures de réception nationale individuelle à la procédure de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries sous l'activité de la SNCH, étant constaté que ces procédures sont encadrées par les mêmes textes.

Il est proposé au paragraphe 2 une modification pour englober les véhicules homologués selon la nouvelle terminologie. Ainsi, il est maintenu que la procédure de réception isolée reste une exception qui n'est ouverte que pour les véhicules ne pouvant pas être homologués selon les autres procédures de réception existantes. La procédure de réception isolée à titre personnel reste par ailleurs attribuée à la SNCA, s'agissant d'une procédure principalement effectuée sur présentation de documents administratifs.

Ad article 47

Cet article remplace l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Le nouveau paragraphe 1 est proposé pour encadrer la modification ou la transformation d'un véhicule au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. Toute opération de ce type, effectuée sur un véhicule disposant précédemment d'une réception européenne ou nationale, ainsi que toute modification qui comporte l'incorporation de systèmes ou composants non homologués ou non homologués nécessite d'être homologué selon la procédure de réception isolée, dont l'activité reste attribuée à la SNCA. Sans cette condition, le véhicule ayant subi une modification ou transformation ou ayant au moins un élément non homologué intégré dans sa structure, ne peut plus être considéré comme conforme, et doit, par conséquent, être mis hors circulation.

Un alinéa supplémentaire est proposé pour déterminer le principe que ladite procédure de réception isolée est la procédure par défaut pour tout véhicule auquel aucune procédure de réception prévue selon la norme européenne en vigueur. Ce principe vaut concrètement dans des situations résiduelles, soit pour les véhicules à caractère innovant, soit pour les types de véhicules dont la législation européenne n'a pas prévu une réception nationale. Compte tenu du faible nombre de cas concernés par cette procédure, il est proposé que la SNCA reste compétente au titre de la procédure de réception isolée.

Le paragraphe 2 est remplacé afin d'encadrer les conditions de délivrance du procès-verbal de réception isolée. La première exigence concerne la sécurité des personnes transportées et de tous les autres usagers de la route, ainsi que la conformité aux normes techniques et environnementales en vigueur. Le véhicule faisant l'objet de la réception isolée doit au moins répondre aux dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel que le texte est en vigueur au moment de la construction du véhicule. Un aménagement de ce principe laisse la possibilité au véhicule faisant l'objet de cette procédure de réception de se voir accorder le procès-verbal de réception, sous les conditions alternatives d'être conçu selon des nouvelles technologies, d'être destiné à un usage encadré d'essai scientifiques sur la voie publique, ou de comporter des éléments techniques nécessaires à un usage spécial.

Un nouveau paragraphe 3 est ajouté à l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité pour décrire les documents que la SNCA peut requérir aux fins de documenter les caractéristiques techniques du véhicule à homologuer et prendre sa décision. Il s'agit de tout certificat, procès-verbal, attestation ou note descriptive. Ces documents doivent mentionner les données pour lesquelles les systèmes, composants et entités techniques du type de véhicule ou du véhicule ont été calculés et dimensionnés et documenter le niveau de performance de ces éléments techniques.

Le deuxième alinéa du paragraphe 3 délimite l'origine des documents à remettre pour la réception isolée. Trois possibilités sont prévues. Ils doivent provenir soit d'une autorité de réception compétente d'un autre pays, soit

du constructeur du type de véhicule ou du véhicule ou son mandataire officiel, soit d'un service technique tel que visé à l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 3 février 1998.

Le troisième alinéa précise que les services techniques précités sont compétents pour procéder à des vérifications physiques, sur demande de la SNCA.

In fine, il est prévu que la réception isolée donne lieu à une inscription spéciale à la rubrique « REMARQUES » du certificat d'immatriculation du véhicule homologué selon cette procédure.

Ad article 48

Cet article modifie l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Il est procédé à la suppression du paragraphe 1^{er}, décrivant les procédures de réception par type nationale et individuelle actuelles, attribuées à la SNCA, visant à être réformées et attribuées à la SNCH, l'ancien paragraphe 2 devenant l'unique paragraphe de cet article. Les modifications effectuées au paragraphe 2 visent à mettre le texte et ses renvois à jour selon la présente réforme.

Ad article 49

Cet article modifie l'article 6 paragraphe 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, en vue de mettre à jour les renvois aux textes du droit de l'Union européenne actuellement en vigueur, étant donné que la directive 2007/46/CE a été abrogée par le règlement 2018/858.

Ad article 50

Cet article modifie l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

En ajoutant au point 1 le titulaire du certificat d'immatriculation au propriétaire et au détenteur d'un véhicule, il est spécifié que le titulaire bénéficie au même titre que tout autre type de conducteur du véhicule de l'exemption d'immatriculation au Grand-Duché dans le cas visé par ce paragraphe 2.

En ajoutant au point 2 le titulaire d'un certificat d'immatriculation au propriétaire et au détenteur d'un véhicule, il est spécifié que le titulaire du certificat d'immatriculation est également soumis au délai applicable pour se munir de plaques d'immatriculations luxembourgeoises lorsqu'il établit sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg.

En ajoutant au point 3 le titulaire d'un certificat d'immatriculation au propriétaire et détenteur d'un véhicule, il est spécifié que sous certaines conditions, un véhicule peut être immatriculé au nom d'un titulaire d'un certificat d'immatriculation qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg.

En ajoutant au point 4 le titulaire du certificat d'immatriculation au propriétaire et au détenteur d'un véhicule, il est spécifié que lorsque celui-ci restitue le certificat d'immatriculation à la SNCA ou à une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce de véhicules routiers en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation à son nom, l'ancien véhicule peut rester immatriculé temporairement sur sa demande.

En ajoutant au point 5 les titulaires d'un certificat d'immatriculation aux propriétaire et détenteurs d'un véhicule, il est spécifié que l'immatriculation d'un véhicule au nom de plusieurs titulaires d'un certificat d'immatriculation est exclue.

Le point 6 modifie le paragraphe 9 de l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, pour spécifier que l'immatriculation au nom de plusieurs titulaires d'un certificat d'immatriculation est

interdite, soumettant le titulaire du certificat d'immatriculation à la même règle que le propriétaire et que le détenteur du véhicule. Pour prendre en compte le fait qu'une mention autorisant l'inscription de plusieurs propriétaires a pu exister jusqu'à présent, une disposition transitoire est prévue dans l'objectif de préserver la validité des certificats d'immatriculation contenant cette mention et valablement émis avant la réforme.

Le point 7 procède à l'abrogation du paragraphe 10, alinéa 1^{er} de l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité car la possibilité d'immatriculer un véhicule au nom de plusieurs propriétaires en le notant dans le champ « REMARQUES » du certificat d'immatriculation est contradictoire avec le nouveau paragraphe 9 du même article.

Au point 8 un nouveau paragraphe 12 est ajouté à la fin de l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, afin de décrire les données traitées par la compagnie d'assurance preneur du contrat de responsabilité civile obligatoire du véhicule à assurer. Le numéro de châssis doit être saisi, ainsi que le numéro d'immatriculation réservé à la personne pour le compte de laquelle cette partie de la procédure d'immatriculation est effectuée. En ce qui concerne le numéro d'identification du véhicule, cette information est considérée comme une donnée personnelle à compter du moment où le véhicule est immatriculé. Pour la communication des informations de l'entreprise d'assurances à la SNCA, le VIN ou numéro de châssis est considéré comme une donnée personnelle. Un tel traitement ne peut en aucun cas avoir lieu si un contrat de responsabilité civile obligatoire n'existe pas ou n'est pas en cours de négociation avec l'assuré. Par ailleurs, il est important de préciser que l'assureur ne découvre aucune donnée personnelle nouvelle relative à l'assuré, qu'il n'aurait pas obtenu en dehors du processus contractuel. En ce qui concerne les données techniques du véhicule, qui ne sont pas des données personnelles du titulaire, l'assurance peut y accéder pour créer le fichier du titulaire. Par ailleurs, lorsque le véhicule existe déjà dans la base de données de la SNCA, l'entreprise d'assurance n'a pas besoin de créer le véhicule dans la base de données. Il lui suffira alors de relier le fichier du véhicule avec le fichier du titulaire. Ainsi, la SNCA sera informée de l'initialisation d'une couverture d'assurance de responsabilité civile et pourra procéder à l'attribution de la plaque d'immatriculation du titulaire au véhicule à faire immatriculer.

La finalité immédiate de ce traitement, à savoir le fait pour les compagnies d'assurance de communiquer les données énumérées à cet article, est de permettre à la SNCA de savoir plus rapidement si un véhicule est assuré, et donc autorisé à être immatriculé puis mis en circulation. La compagnie d'assurance gagne également en rapidité pour établir le contrat, mais ce n'est pas la finalité de ce traitement. Sans ce traitement, la procédure d'immatriculation conserve un certain délai qu'on ne peut pas compresser, même via une création du contrat online, car il faut tenir compte du temps que mettre au titulaire pour communiquer les informations faisant l'objet du traitement. Surtout, le contrôle de l'obligation d'assurance n'est pas entièrement fiable à l'heure actuelle. C'est pourquoi ce traitement des données permettra à la SNCA de contrôler beaucoup plus efficacement cette obligation légale. En effet, par la suite, l'entreprise d'assurance est tenue de communiquer à la SNCA l'information concernant la fin de couverture de l'assurance.

Ad article 51

Cet article modifie l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Au point 1, il est ajouté au paragraphe 2 de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité que le certificat d'immatriculation est remis au titulaire du certificat d'immatriculation et non plus au propriétaire et détenteur du véhicule, ces personnes pouvant être différentes du titulaire du certificat d'immatriculation et ne pas être qualifiées à recevoir le certificat en lieu et place du titulaire lui-même. La remise du certificat peut toutefois être effectuée auprès d'une personne mandatée à cette fin par le titulaire du certificat d'immatriculation.

Au point 2, il est ajouté au paragraphe 3 de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité que le certificat d'immatriculation temporaire est remis au titulaire du certificat d'immatriculation et non plus au propriétaire et détenteur du véhicule, ou sinon à une personne mandatée à cette fin par le titulaire du certificat d'immatriculation temporaire.

Au point 3, le libellé du texte du paragraphe 4 de l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est simplifié. Compte tenu du fait que les vignettes de conformité ne sont délivrées que pour les véhicules qui sont immatriculés mais non soumis au contrôle technique périodique (p.ex. cyclomoteurs), il est simplement stipulé qu'une vignette de conformité est délivrée par la SNCA suite à l'immatriculation du véhicule concerné, sans plus faire référence aux démarches à effectuer pour l'immatriculation de celui-ci.

Le deuxième alinéa du paragraphe 4, tel que proposé dans le présent avant-projet, redresse une omission en précisant que non seulement l'attribution d'une vignette de conformité est sujette au paiement d'un tarif mais également le renouvellement de celle-ci.

Ad article 52

Cet article modifie l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Le point 1 porte diverses modifications de l'alinéa 1 de cet article 10 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité. Il est prévu que la démarche d'immatriculation puisse être faite au nom de la société commerciale, personne morale représentée par le requérant auprès de la SNCA. Il est également spécifié que la demande peut être transmise par voie électronique sécurisée, afin d'accorder le texte réglementaire à la pratique, et dans la mise en place progressive d'une procédure d'immatriculation potentiellement réalisable par voie électronique du début à la fin. Concrètement, il s'agit de transmettre la demande et les pièces requises selon la liste de ce même alinéa via le portail « <https://guichet.public.lu/> ».

Il est proposé d'abroger l'obligation de prouver les droits de propriété du véhicule à faire immatriculer. En effet, l'immatriculation du véhicule est faite au nom du titulaire du certificat d'immatriculation, afin de circuler avec ce véhicule sous le numéro de plaques d'immatriculation attribué à ce titulaire, conformément à la définition de l'immatriculation énoncée à l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 tel que modifié. En conséquence, documenter les droits de propriété du véhicule devient facultatif au moment de l'immatriculation. Néanmoins cette démarche peut être effectuée ultérieurement et reste obligatoire dans certains cas, par exemple pour faire inscrire un détenteur sur le certificat d'immatriculation, puisqu'il faut alors l'accord du propriétaire du véhicule.

En outre, la notion de titulaire de certificat d'immatriculation est insérée au point e) de l'alinéa 1 de l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité afin d'obliger cette personne à documenter sa situation régulière, à la place du propriétaire ou du détenteur du véhicule.

Le point 2 propose d'ajouter un nouvel alinéa 2 à l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité qui indique que l'ensemble de la documentation exigée peut être fournie par voie électronique, dans le cadre de la mise en place d'une procédure entièrement digitalisée. Dans ce cadre, il est également prévu que la SNCA puisse consulter les bases de données pertinentes uniquement aux fins de vérification de l'information nécessaire à l'immatriculation. Ces vérifications génèrent un gain de temps et d'efficacité réels, pour la SCNA car elle a accès à une information fiable et à jour, comme pour le requérant qui n'a plus besoin d'effectuer une partie des démarches.

Ad article 53

Cet article modifie l'article 11 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Au point 1, il est ajouté au paragraphe 5 de l'article 11 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité que le titulaire du certificat d'immatriculation au propriétaire et détenteur d'un véhicule, il est spécifié qu'il faut l'autorisation du titulaire du certificat d'immatriculation d'exercer l'activité à laquelle le véhicule est destiné, lorsque celui-ci est immatriculé en tant qu'ambulance, véhicule d'incendie, véhicule de secours, taxi, corbillard, voiture de location ou véhicule de location sans chauffeur.

Au point 2, le paragraphe 6 de l'article 11 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est remplacé pour préciser que dans le cas d'une inscription d'un nouveau détenteur sur un certificat d'immatriculation, il appartient au propriétaire du véhicule de marquer son accord par écrit. Il est encore précisé que cet accord peut être communiqué par voie électronique, permettant de simplifier et rendre plus rapide cette opération d'inscrire un nouveau détenteur sur un certificat d'immatriculation.

Au point 3, il est ajouté au paragraphe 7 de l'article 11 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité que l'attestation de modification ou de transformation du véhicule à produire relativement à un véhicule qui a fait l'objet d'une modification ou transformation au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée peut être vérifiée par la SNCA par voie électronique. Concrètement, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule modifié ou transformé peut envoyer l'attestation à la SNCA via le portail « <https://guichet.public.lu/> » ou autoriser la SCNA à consulter l'organisme technique ayant produit l'attestation.

Au point 4, il est ajouté un nouveau paragraphe 9, prévoyant la possibilité à titre dérogatoire pour le ministre d'autoriser l'immatriculation d'un véhicule historique ou d'un véhicule précédemment immatriculé pour lequel l'un ou l'autre document nécessaire à l'immatriculation fait défaut.

Ad article 54

Cet article modifie l'article 12 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Au point 1, lettre a) il est supprimé au paragraphe 1^{er} de l'article 12 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité l'exigence d'obtenir un document datant de moins de six mois pour documenter les cessions de propriété antérieures sur un véhicule. Les documents exigés quant à la preuve de la propriété du véhicule subsistent car cette démarche restent nécessaires dans des cas de figure ponctuels, comme par exemple pour inscrire un propriétaire sur le certificat d'immatriculation, modifier cette mention, ou encore inscrire ou modifier la mention du détenteur sur le certificat d'immatriculation.

Au point 1, lettre b) il est ajouté un alinéa à la fin du paragraphe 1^{er} de l'article 12 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité prévoyant que la partie I du certificat d'immatriculation reprendra la mention prévue à l'Annexe 1 du présent règlement sous C.4a dans le cas où le propriétaire peut être identifié sans aucun doute possible. Il est également prévu que si cette condition d'identification n'est pas établie, la mention C.4c sera inscrite sur la partie I du certificat d'immatriculation et aucune donnée de propriété quant au propriétaire ne sera consignée dans la base de données.

Au point 2, le paragraphe 6 de l'article 12 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est remplacé par un libellé simplifiant la documentation de la situation régulière au Luxembourg du titulaire du certificat d'immatriculation, du propriétaire ou du détenteur d'un véhicule routier. L'inscription au registre national des personnes physiques et morales avec une adresse au Luxembourg reconnue valable par le gestionnaire de ce registre suffit pour prouver la situation régulière du requérant.

Au point 3, le paragraphe 7 de l'article 12 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est complété par une autre modalité de preuve de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981. Il est prévu que l'envoi de la preuve de paiement de la taxe auprès de l'Administration de

l'enregistrement, des domaines et de la TVA suffit, ce qui rend la preuve de cette formalité plus rapide à effectuer.

Au point 4, le paragraphe 9 de l'article 12 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est remplacé par un libellé décrivant avec plus de pertinence la documentation du véhicule mis hors en circulation au Luxembourg, à l'étranger, ou en circulation au Luxembourg ou à l'étranger.

Ad article 55

Cet article modifie l'article 13 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Au point 1, le paragraphe 1^{er} de l'article 13 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est remplacé par un libellé modifiant les conditions d'obtention d'un duplicata de certificat d'immatriculation et d'une nouvelle vignette. Le vol, la perte, la destruction ou l'endommagement de la vignette de conformité donne droit à la délivrance d'une nouvelle vignette, suite à cette modification, alors que dans le texte remplacé cette situation donne droit à l'obtention d'un duplicata de vignette de conformité. Etant donné que dans les faits, un duplicata de vignette ne peut pas être délivré, cette incohérence est redressée de sorte que, à présent, la délivrance d'une nouvelle vignette est conditionnée au vol, à la perte, à la destruction ou à l'endommagement de l'ancienne vignette. Par ailleurs, en ce qui concerne le certificat d'immatriculation, il est proposé que le duplicata de la partie I du certificat d'immatriculation est délivré uniquement au titulaire du certificat d'immatriculation, alors que la partie II est en principe délivré au propriétaire du véhicule concerné.

Au point 2, lettre a), le paragraphe 2, alinéa 1^{er} de l'article 13 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est remplacé dans sa première phrase par un libellé complété par l'insertion du titulaire du certificat d'immatriculation. L'obligation d'informer la SNCA dans un délai de 5 jours ouvrables de toute opération de cession, d'exportation, de destruction ou de mise hors circulation d'un véhicule immatriculé au Luxembourg est donc à la charge du titulaire du certificat d'immatriculation par principe.

Au point 2, lettre b), l'alinéa 3 du paragraphe 2 de l'article 13 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est complété par la mention du titulaire du certificat d'immatriculation. Il est prévu que le titulaire est habilité à se faire délivrer par la SNCA le document lui permettant de procéder à l'immatriculation du véhicule à l'étranger.

Au point 3, le paragraphe 3 de l'article 13 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est complété par la mention du titulaire du certificat d'immatriculation, qui vient remplacer les précédentes mentions du propriétaire et du détenteur du véhicule. L'obligation de faire procéder à l'inscription de la nouvelle adresse en cas de changement de résidence ou de siège social dans un délai d'un mois est donc à la charge du titulaire du certificat d'immatriculation.

Au point 4, le paragraphe 4 de l'article 13 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est remplacé par un libellé comportant la mention du futur titulaire du certificat d'immatriculation aux côtés du propriétaire ou du détenteur du véhicule, aux fins d'établir un mandat d'effectuer une des opérations prévues à l'article 8 paragraphe 2, à l'article 11 du règlement ainsi qu'aux paragraphes 1^{er}, 2 et 3 de l'article 13 modifié. Le futur titulaire du certificat d'immatriculation peut donc établir ledit mandat. Il est également prévu que le mandat puisse être envoyé par voie électronique à la SNCA, notamment par un dépôt ou une présentation du document et des pièces justificatives sur le portail officiel « <https://guichet.public.lu/> ».

Au point 5, le paragraphe 6 de l'article 13 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est remplacé par un libellé encadrant les modalités de communication des pièces et informations nécessaires à la SNCA aux fins de la procédure d'immatriculation d'un véhicule. En principe, les copies sous format papier ou électronique sont recevables. La version originale n'est pas exigée en principe, sauf si l'information requise doit

être vérifiée par la consultation de la version originale du document y afférent. Par exception, il reste obligatoire d'envoyer la version originale de la demande de mise hors circulation du véhicule, du document attestant de la situation du véhicule au Luxembourg ou à l'étranger, et du certificat de contrôle technique du véhicule. Cette modification s'inscrit dans la démarche de simplification administrative et de digitalisation des services de la SNCA, comme la plupart des modifications concernant les articles 11 à 13 du présent règlement.

Ad article 56

Cet article remplace l'article 14 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Le nouveau paragraphe 1 fait un renvoi aux dispositions de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955 pour encadrer la durée de validité du certificat d'immatriculation.

Le nouveau paragraphe 2 prévoit que dans l'hypothèse du point d) de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, pour un véhicule pour lequel un certificat de destruction est présenté à la SNCA, aucune future immatriculation de ce véhicule n'est possible. La SNCA en saisit alors les données dans le fichier électronique, tout en assurant par ailleurs la conservation des données relatives à l'immatriculation annulée.

Le nouveau paragraphe 3 comporte le renvoi complet à l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955 dans le cadre de l'assouplissement de la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation.

Ad article 57

Cet article modifie l'article 15 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Lorsqu'un véhicule de l'Armée est identifié pour la première fois, une fiche caractéristique du véhicule est établie par l'Armée comportant, conformément aux dispositions actuelles, le signe distinctif spécial de l'Armée, le numéro d'identification du véhicule, un numéro d'identité, la marque du véhicule, le carburant du véhicule, la cylindrée ainsi que la puissance du véhicule. Cette fiche caractéristique est ensuite enregistrée et tamponnée par les autorités douanières. Par après, la fiche est signée par le chef d'état-major de l'Armée.

Selon les dires de l'Armée, celle-ci a déjà eu souvent des problèmes lors d'exercices internationaux ou de missions à l'étranger à cause du manque d'indications supplémentaires sur cette fiche. Pour cette raison, l'Armée a préparé une nouvelle fiche caractéristique qui contient beaucoup plus d'indications concernant ses véhicules. Pour l'élaboration de la nouvelle fiche caractéristique, l'Armée s'est orientée au modèle du certificat d'immatriculation civil, avec une partie 1 accompagnant le véhicule et une partie 2 conservée par le bureau de l'Armée responsable. Pour éviter toute confusion avec le certificat d'immatriculation civil, l'Armée a choisi un nom et un code de couleur différents pour la fiche caractéristique.

Afin de laisser à l'Armée la liberté de choisir elle-même les indications qu'elle veut inscrire sur la fiche caractéristique et afin de ne pas devoir modifier le règlement grand-ducal chaque fois que l'Armée désire, le cas échéant, ajouter une indication sur la fiche caractéristique, il est proposé de laisser l'énumération des indications à inscrire sur la fiche caractéristique à l'état actuel tout en spécifiant qu'il s'agit notamment de ces indications, ce qui laisse ouvert la porte à des indications supplémentaires dont l'Armée pourrait avoir besoin.

Ad article 58

Cet article remplace l'article 18 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

La mention au règlement modifié 19/2011/UE concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques

et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés, déjà cité à l'article 12 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, est complétée. Il en va de même pour la référence au règlement modifié 168/2013/UE applicable aux véhicules à deux ou trois roues et aux quadricycles. Pour les véhicules répondant aux exigences de ces textes, il est considéré qu'ils détiennent un numéro d'identification conformément à l'article 17 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité. Cet aspect est étendu aux tracteurs répondant aux exigences du règlement modifié 167/2013/UE applicable aux pour les véhicules agricoles et forestiers.

Ad article 59

Cet article remplace l'article 20 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

L'article 20 porte sur l'attribution de numéro d'immatriculation à un véhicule routier. Le paragraphe 1^{er} est complété en ce que le numéro de la série courante est alloué au demandeur pendant une durée d'un an. Afin de permettre au futur titulaire du certificat d'immatriculation de préparer ses documents en vue de l'immatriculation d'un véhicule, celui-ci a besoin de connaître le numéro d'immatriculation de la série courante à assigner au véhicule, qui lui est alloué pour une période d'un an, en analogie à la réservation d'un numéro personnalisé. Pour donner aux professionnels de l'automobile la possibilité d'avoir un nombre suffisant de numéros de série assignés afin de pouvoir les mettre à disposition de leurs clients ayant acheté un de leur véhicule, il est possible de transférer un numéro de série à une autre personne afin que celle-ci ne doive pas elle-même demander ce numéro de série courante. Cela facilite les opérations d'immatriculation pour les professionnels qui immatriculent pour le compte de leur client le véhicule vendu. Ce transfert n'est possible que si le numéro n'a pas déjà été utilisé dans le cadre d'une immatriculation précédente par la personne à laquelle ce numéro de série était alloué, car une fois qu'un numéro de série courante a été alloué et attribué à un véhicule, ce numéro ne peut pas être transféré à une autre personne.

Le nouveau paragraphe 2 délimite ce principe dans le cas où le titulaire a exprimé dans sa demande le souhait de réutiliser un numéro d'immatriculation qui lui a été assigné lors d'une immatriculation précédente d'un véhicule routier. Cette demande peut recevoir une réponse positive à condition que le numéro d'immatriculation ne soit, au moment de l'immatriculation du nouveau véhicule, plus attribué à un véhicule routier et qu'il soit encore réservé au nom du titulaire. Un numéro personnalisé réservé au nom du titulaire est soumis au même régime.

Ad article 60

Cet article remplace l'article 21 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016.

Le nouveau paragraphe 1^{er} définit le numéro d'immatriculation de série courante comme le premier numéro disponible dans la série courante. La série courante est elle-même définie à l'Annexe 6 du règlement. L'autorité choisit et alloue le numéro au demandeur.

Le nouveau paragraphe 2 définit le numéro personnalisé comme tout numéro d'immatriculation non attribué d'office à un véhicule et assigné à un titulaire par le ministre, dans les conditions de l'alinéa 1^{er} de l'article 20.

Ad article 61

Cet article remplace l'article 22 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Le nouveau paragraphe 1^{er} prévoit que pour chaque nouvelle immatriculation d'un véhicule routier sous le couvert d'un numéro d'immatriculation personnalisé préalablement réservé, le numéro d'immatriculation est attribué au véhicule et assigné au titulaire.

De manière parallèle aux dispositions de l'article 20 alinéa 1^{er}, une fois le numéro d'immatriculation assigné à une personne physique ou morale, ce numéro d'immatriculation lui reste réservé pendant une période d'une année à partir de la mise hors circulation du véhicule routier auquel ce numéro a été attribué.

Le nouveau paragraphe 3 prévoit que l'héritier, parent ou allié au premier degré ou conjoint survivant d'une personne décédée, a droit, pour une période d'une année, au maintien du numéro, sous lequel le véhicule dont il a hérité est immatriculé. En cas d'immatriculation du véhicule au nom de l'héritier, parent ou allié au premier degré ou conjoint survivant d'une personne décédée, le numéro d'immatriculation lui sera assigné. Seul le conjoint survivant de la personne décédée est exempt de payer la taxe prévue pour l'immatriculation du véhicule hérité ainsi que le cas échéant de la taxe en relation avec le numéro personnalisé.

Ad article 62

Cet article remplace l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, ayant pour objet d'encadrer la procédure de réservation et d'attribution d'un numéro d'immatriculation personnalisé.

Le nouveau paragraphe 1^{er} prévoit que toute personne physique ou morale, alternativement son mandataire peut, moyennant une demande écrite au ministre, procéder à une demande de réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier.

Les numéros personnalisés sont réservés en fonction de leur disponibilité ; en cas de non disponibilité du numéro demandé, la demande est clôturée.

Il est également prévu que la demande de réservation d'un numéro personnalisé transmise au ministre reste acquise au demandeur pendant une durée de 10 jours ouvrables à partir du jour de la transmission. À défaut de réception par la SNCA d'une preuve de paiement endéans le délai défini, le droit au numéro d'immatriculation personnalisé est retiré au demandeur. La confirmation de réservation du numéro d'immatriculation personnalisé, transmise par la SNCA au requérant suite au paiement, porte le nom, le ou les prénoms ainsi que le domicile ou le siège social du requérant, la date d'échéance de la réservation ainsi que le numéro d'immatriculation personnalisé réservé.

Pour tous les demandeurs, un numéro d'immatriculation personnalisé est dorénavant réservé pendant une période d'une année à partir de la date de la confirmation de cette réservation.

Il est également prévu que la réservation d'un numéro personnalisé ainsi que la réutilisation d'un numéro personnalisé lors d'une immatriculation d'un véhicule routier est assujettie au paiement de la taxe telle que définie par le règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981. La taxe doit être acquittée au moment de la réservation, sans quoi la réservation n'a pas lieu. En revanche, l'utilisation ainsi que la réutilisation d'un numéro de série courante n'est jamais soumise à une taxe.

Ad article 63

Cet article remplace l'article 24 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Au paragraphe 1^{er}, lettre a) de l'article 24 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, il est prévu qu'un numéro d'immatriculation secondaire n'est pas assigné à une personne physique ou morale et ne lui reste pas réservé conformément au paragraphe 2 de l'article 22 lors de la mise hors circulation dudit véhicule, par opposition au régime du numéro d'immatriculation personnalisé.

Au paragraphe 1^{er}, lettre b) de l'article 24 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, il est précisé que le numéro d'immatriculation est assigné au titulaire d'un certificat d'immatriculation. La mention du propriétaire et du détenteur du véhicule est supprimée pour l'attribution du numéro d'immatriculation.

Un numéro d'immatriculation volé étant enregistré dans le système « Prüm » de la Police pour une durée de 10 ans, le délai de blocage d'utilisation de ce numéro d'immatriculation est également porté à 10 ans. Afin de permettre à la personne à laquelle ce numéro était attribué, de réutiliser ce numéro d'immatriculation après la période de blocage de 10 ans, le numéro d'immatriculation volé passé ce délai de 10 ans, reste réservé à cette personne pendant un an, en analogie à la durée de réservation d'un numéro d'immatriculation précédemment attribué à un véhicule.

Un nouveau paragraphe in fine précise que dans les conditions de l'alinéa 1^{er}, point b), visant à protéger la sécurité de la personne concernée, ainsi que de l'alinéa 2 du présent article, en cas de vol du véhicule, un nouveau numéro de série ou, le cas échéant, numéro personnalisé, est attribué au véhicule routier et assigné au titulaire du certificat d'immatriculation par la SNCA pour le remplacement de l'ancien numéro. En principe, cette procédure n'est pas conditionnée au paiement d'une taxe.

Ad article 64

Cet article remplace l'article 25 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Il est proposé d'exempter les véhicules traînés de l'obligation d'être muni d'une plaque d'immatriculation à l'arrière et à l'avant, compte tenu du fait que ce type de véhicules ne sont pas immatriculés.

Au paragraphe 2 alinéa 2 il est proposé d'interdire de munir un véhicule routier non soumis à l'immatriculation de plaques d'immatriculation ou de munir un véhicule immatriculé de plaques d'immatriculation d'un numéro autre que le numéro d'immatriculation qui lui a été attribué.

Au paragraphe 3 il est prévu que le titulaire du certificat d'immatriculation doit enlever les plaques d'immatriculation de ce véhicule si le véhicule est mis hors circulation sur la voie publique.

Étant donné que tout numéro d'immatriculation (de série courante et personnalisée) reste réservé pour une période d'un an au titulaire du certificat d'immatriculation après la mise hors circulation du véhicule, les plaques d'immatriculation arborant le numéro d'immatriculation sont à enlever du véhicule lors de la mise hors circulation. En outre, le titulaire du certificat d'immatriculation est tenu de détruire les plaques enlevées du véhicule ou de les faire détruire, à moins que ces plaques ne servent pour l'immatriculation d'un autre véhicule à son nom endéans le délai spécifié au paragraphe 2 de l'article 22 du présent règlement.

L'obligation de faire détruire les plaques d'immatriculation est donc encadrée avec plus de précision.

Ad article 65

Cet article modifie l'alinéa 2 de l'article 28 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Il est précisé que le constat que la mise en place d'une plaque d'immatriculation aux dimensions prescrites est techniquement impossible doit être fait par la SNCA et que le changement de dimensions de la plaque d'immatriculation est inscrit par la SNCA sur le certificat d'immatriculation du véhicule concerné, afin d'en faciliter le contrôle, soit par les forces de l'ordre, soit par les organismes de contrôle technique.

Ad article 66

Cet article modifie l'article 32 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Pour éviter tout malentendu éventuel, il est précisé que les plaques d'immatriculation doivent être fixées horizontalement à l'extérieur du véhicule sans aucune inclinaison.

Ad article 67

Cet article remplace l'article 36 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Au paragraphe 1^{er} la référence décrivant la taxe dont il faut s'acquitter pour obtenir tout document relevant de l'attribution d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge est complétée.

Au paragraphe 2 les conditions d'établissement d'un mandat dans le cadre d'une obtention ou d'un renouvellement d'une autorisation ministérielle pour l'usage d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale ou pour l'attribution d'un numéro de plaque rouge est complété par les mentions précises et documents à joindre, permettant d'éviter toute question ou contestation lors du déroulement de ces procédures.

Ad article 68

Cet article remplace l'article 38 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Le nouveau paragraphe 1^{er} précise la dimension des plaques rouges et ajoute que la plaque doit invoquer la mention « RG », pour éviter tout risque de confusion avec un autre type de modèle de plaque, notamment les numéros d'immatriculation à quatre chiffres. En effet les radars automatiques dans l'EU, pour certains, transmettent uniquement le numéro de plaques rouges et non la couleur, de ce fait il se peut qu'un numéro de plaques rouges soit identique avec un numéro d'immatriculation personnalisé à 4 chiffres, ce qui crée une surcharge de travail pour la Police afin de retrouver le bon véhicule et de passer l'information correcte aux autorités étrangères. En ajoutant les deux lettres « RG », ce problème est définitivement résolu et l'échange automatique est à nouveau garanti, sans l'intervention manuelle de la Police. Une disposition transitoire est prévue au même paragraphe à l'égard des utilisateurs de plaques rouges qui se sont fait dûment délivrer un jeu de plaques correspondant à l'ancien format.

Le paragraphe 2 modifié précise la procédure de remise du certificat d'identification des plaques et non pas des plaques rouges elle-même. La délivrance de ce document est assujettie au paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981.

L'alinéa 2 du paragraphe 2 prévoit que les plaques rouges ainsi que le certificat d'identification, la fiche de mise en circulation visée à l'article 41 et l'assurance de la responsabilité civile correspondant au numéro de plaques rouges attribuées à la SNCA par le Ministre, peuvent être mis à disposition d'une personne physique ou morale ayant sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg dans les conditions prévues aux articles 39 et 40. Cette mise à disposition requiert le paiement du tarif dont le montant est défini à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubriques 12 et 13 du règlement.

L'insertion d'un nouvel alinéa 3 prévoit l'obligation pour la personne titulaire de l'autorisation à faire usage d'un numéro de plaque rouge de remettre immédiatement à la SNCA son certificat d'identification en cas de retrait de l'autorisation ministérielle, de cessation de l'activité de commerce ou de réparation des véhicules routiers ainsi qu'en cas de non-utilisation de non utilisation du numéro de plaque rouge aux fins pour lesquelles celui-ci lui a été attribué.

Le nouvel alinéa 4 prévoit que le locataire de plaques rouges, lesquelles sont mises à disposition par la SNCA conformément à l'alinéa 2 du présent paragraphe, doit immédiatement les remettre à la SNCA ensemble avec la totalité des documents mis à disposition par la SNCA, lorsque le contrat de mise à disposition, dont la durée maximale est limitée à 15 jours, vient à échéance.

Le nouvel alinéa 5 in fine précise que la caution visée à l'alinéa 2 est remboursée lorsque les plaques rouges ainsi que la totalité des documents mis à disposition par la SNCA lui sont restitués.

Ad article 69

Cet article modifie le paragraphe 1^{er} de l'article 39 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Pour éviter tout malentendu éventuel, il est précisé que les plaques rouges sont fixées horizontalement et aussi verticalement que possible, en évidence l'une à l'avant et à l'arrière, sur le pourtour du véhicule et que le numéro de plaque rouge doit toujours être lisible.

Ad article 70

Cet article modifie l'article 40 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Au point 1, l'utilisation des plaques rouges est précisée au paragraphe 3 par la mention que le véhicule muni de ses plaques doit être conduit par le titulaire du certificat d'identification de plaque rouge, par son représentant, par le client ou par le représentant du client.

Au point 2, un nouveau paragraphe 5 est ajouté à l'article 40, conditionnant l'utilisation des plaques rouges en tant que locataire auprès de la SNCA au fait que le véhicule muni de telles plaques soit accompagné d'une fiche de mise en circulation telle que définie à l'article 41 et remplie par la SNCA, ce afin de mieux encadrer la situation et le suivi du locataire de plaques rouges.

Ad article 71

Cet article modifie l'article 41, paragraphe 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

La fiche de mise en circulation est complétée des mentions suivantes : la mention administrative des nom(s) et prénom(s) du titulaire est précisée, selon une insertion à la lettre b) de l'article 41. À la lettre e, en plus de l'itinéraire du trajet transfrontalier effectué, le titulaire doit préciser le lieu de départ de l'itinéraire, à l'occasion de la présentation d'un véhicule à un client par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers. La lettre i est également retirée de la liste des mentions que doit comporter la fiche de mise en circulation.

À l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} une limite est apportée à la nécessité d'inscrire le numéro de plaque rouges ainsi que les nom(s), prénom(s) et adresse du titulaire dans la mesure où ces mentions sont nécessaires seulement si les plaques rouges sont utilisées en dehors du territoire luxembourgeois.

Ad article 72

Cet article modifie l'article 42 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

L'intitulé de la taxe de la rubrique 12 lettre a) est remplacé par le libellé de forfait journalier de location d'un jeu de plaques rouges y inclus les documents afférents, et le montant est réduit à 25,64 euros pour cette taxe. Par ailleurs, l'intitulé de la rubrique 13 est mis à jour.

Ad article 73

Cet article prévoit des dispositions transitoires supplémentaires à l'article 43 dans l'objectif de fluidifier l'implémentation du nouveau système d'attribution des numéros d'immatriculation. Ainsi, il est envisagé de supprimer la liste d'attente en vue de l'attribution d'un numéro, compte tenu du manque d'efficacité de cette

liste, qui conduit un nombre important d'usagers à une attente de plusieurs années. En revanche, les durées de réservations d'un numéro, attribué à un requérant mais pas encore à un véhicule, sont réalignées à une année.

Ad article 74

Cet article modifie l'annexe 1 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Au point 1, La rubrique « C.2.1 – prénom du titulaire du certificat » est renommée « C.1.2. Prénom du titulaire du certificat » dans le respect de la numérotation des données que contient le certificat d'immatriculation. Par ailleurs, une rubrique « C4 – est le propriétaire du véhicule » est ajoutée avec tous les cas de figures dans l'objectif de différencier le propriétaire du véhicule et le titulaire du certificat d'immatriculation.

| | | | | |
|-------|---|---|---|---|
| C.1.1 | Nom(s) ou raison sociale du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.1.2 | Prénom(s) du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.1.3 | Adresse du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.2.1 | Nom(s) ou raison sociale du propriétaire du véhicule | # | N | # |
| C.2.2 | Prénom(s) du propriétaire du véhicule | # | N | # |
| C.2.3 | Adresse du propriétaire du véhicule | # | N | # |
| C.3.1 | Nom(s) / Raison sociale du détenteur | # | N | N |
| C.3.2 | Prénom(s) du détenteur du véhicule | # | # | N |
| C.3.3 | Adresse du détenteur du véhicule | # | # | N |
| C.4 | a) Le titulaire est le propriétaire du véhicule | # | # | N |
| | b) Le titulaire n'est pas le propriétaire du véhicule | # | # | N |
| | c) Le titulaire n'est pas identifié par le certificat d'immatriculation comme propriétaire du véhicule. | # | # | N |

Au point 2, la rubrique Z est remplacée par un libellé formulé comme suit, complétant les données optionnelles du véhicule par l'indication de la longueur du véhicule routier :

| | | | | |
|-----------------|--|---|---|---|
| Z.1 | Type de carrosserie du véhicule | X | X | o |
| Z.2 / Z.3 / Z.4 | Longueur / Largeur / Hauteur du véhicule | o | o | o |
| Z.2.1. | Longueur maximale du véhicule | o | o | o |
| Z.5 | Dimensions des pneus dont le véhicule est équipé | o | o | o |
| | Remarques | o | o | o |

Ad article 75

Cet article modifie l'annexe 2 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, relatif au modèle du certificat d'immatriculation d'un véhicule, dans la face verso du modèle de certificat d'immatriculation. En application de l'insertion de la personne du titulaire du certificat d'immatriculation dans l'ensemble du Code de la Route, des modifications sont à effectuer sur le certificat d'immatriculation lui-même. Il en découle que les rubriques de titulaire du certificat et de propriétaire du véhicule routier sont clairement séparées, chacune de ces rubriques comportant les mentions numérotées relatives aux données de la personne. Ainsi, le certificat d'immatriculation peut documenter fidèlement la situation de propriété et d'usage du véhicule routier y afférent. Par ailleurs, la rubrique des masses maximales autorisées est réorganisée et la rubrique « date de mise en circulation et d'immatriculation » est renommée en « Dates de référence ».

Ad article 76

Cet article remplace l'annexe 3 du même règlement afin d'introduire le modèle de certificat d'immatriculation temporaire mis à jour.

Ad article 77

Cet article remplace le modèle d'attestation de modification ou de transformation d'un véhicule, qui est repris à l'annexe 4 du règlement. Ce document vise à attester que l'opération de transformation ou de modification

du véhicule a été effectué dans le respect des normes et que le véhicule est apte à rester en circulation. La modification concerne le « numéro d'identification » de l'ancien modèle, qui est plus exactement dénommé le numéro de châssis du véhicule.

Ad article 78

Cet article modifie l'article 5 du règlement dans l'objectif de mettre à jour le modèle de la déclaration de mise hors circulation d'un véhicule.

Ad article 79

Cet article modifie l'annexe 6 du règlement dans l'objectif de définir les numéros de série courante et les numéros de séries personnalisée.

Ad article 80

Cet article modifie l'annexe 7 relative à la fiche de mise en circulation à un véhicule routier sous couvert de plaques rouges dans l'objectif de compléter la déclaration signée par le titulaire des plaques rouges.

Ad article 81

Cet article modifie l'article 3 paragraphe 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers. Les modifications visent à mettre à jour la référence aux dispositions encadrant le contrôle technique, contenues dans un règlement ministériel et non plus dans une annexe de ce règlement.

Par ailleurs, le paragraphe 1^{er} intègre les principes encadrant le contrôle technique, dans trois nouveaux alinéas insérés *in fine* du paragraphe. Le premier d'entre ces principes est l'interdiction d'utiliser des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule à contrôler. Le respect des normes de sécurité et environnementale, même au cours d'une procédure de contrôle menée selon une méthode différente de celles prescrites au règlement ministériel relatif au contrôle technique, du fait des caractéristiques du véhicule à contrôler, est établi de manière plus logique à cet article, s'agissant d'un principe général à appliquer pour toute procédure de contrôle technique. Le dernier alinéa intègre la limite à prendre en compte pour définir les causes de défaillance, qui doivent se référer à des exigences prévues par la législation en vigueur.

Ad article 82

Cet article modifie l'article 4 alinéa 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier précité, afin de mettre à jour la classification des défauts du contrôle technique et le renvoi au règlement ministériel destiné à régir la méthode du contrôle technique.

Ad article 83

Cet article modifie l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier précité.

Au point 1, lettre a), les termes « mécanicien automobile » sont remplacés par le terme de « électromécatronicien » afin de correspondre à la terminologie actuelle.

Au point 1, lettre b) les termes « mécanicien automobile » et « technicien mécatronique » sont remplacés par le terme « électromécatronicien » afin de correspondre à la terminologie actuelle.

Au point 2, les annexes du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité sont renumérotées alors que l'annexe II est remplacée par un règlement ministériel.

Ad article 84

Cet article modifie l'article 8 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Les annexes du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité sont renumérotées alors que l'annexe II est remplacée par un règlement ministériel.

Ad article 85

Cet article remplace l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Le nouveau libellé est formulé en conformité avec les modifications effectuées à l'article 4^{quater} paragraphe 3, alinéa 3 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques. L'obligation d'effectuer une formation annuelle telle que formulée dans l'ancien libellé est en effet partiellement obsolète, compte tenu du fait que certaines années ne nécessitent pas de formation continue, car il n'y a pas d'innovation technique impactant la législation et les modalités de contrôle technique. Le nouveau libellé décrit donc le système de formation continue des inspecteurs de contrôle technique fidèlement et écarte toute confusion possible quant à la validité de l'agrément ministériel d'un inspecteur.

Ad article 86

Cet article modifie l'article 11 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Compte tenu de l'abrogation de l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, et le transfert du catalogue des contrôles effectués lors du contrôle technique dans un règlement ministériel, la référence à l'annexe est adaptée.

Ad article 87

Cet article remplace l'article 12 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, dans un objectif de mise à jour du libellé.

La référence à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel est remplacée par la référence actualisée à la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données.

Ad article 88

Cet article modifie l'article 15, paragraphe 4 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Le nouveau libellé est mis à jour dans ses références conformément à l'abrogation de l'annexe 2 et la publication d'un règlement ministériel encadrant le fonctionnement du contrôle technique.

Ad article 89

Cet article modifie l'article 17, paragraphe 1^{er}, alinéa 2 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Les annexes du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité sont renumérotées alors que l'annexe II est remplacée par un règlement ministériel. Par ailleurs le terme routier est supprimé dans l'objectif de corriger l'alinéa, applicable au domaine du contrôle technique de manière générale et non pas à celui du contrôle technique routier de manière plus spécifique.

Ad article 90

Cet article modifie l'alinéa 1 de l'article 20 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Compte tenu de l'abrogation de l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité, et le transfert du catalogue des contrôles effectués lors du contrôle technique dans un règlement ministériel, la référence à l'annexe est adaptée.

Ad article 91

Cet article modifie l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité.

Cette modification vise à prendre en compte le fait que l'annexe II du même règlement grand-ducal est supprimée et remplacée par un règlement ministériel.

Ad article 92

Cet article précise que l'annexe II du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité est abrogée. En parallèle, il est préférable de déterminer la méthode et le contenu du contrôle technique par un règlement ministériel. Ce changement permet d'anticiper les changements d'ordre technique à intégrer, compte tenu du fait que ces adaptations techniques sont exigées à moyen terme pour appliquer le droit de l'Union, principalement en ce qui concerne le système de diagnostic embarqué.

Ad article 93

Les annexes III à VI du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 précité sont renumérotées en annexes II à V. Les dispositions abrogées de l'annexe II sont modifiées et reproduites sous forme de règlement ministériel.

Ad article 94

À l'annexe V relative au modèle de convention-type pour le contrôle technique en externe, telle que renumérotée, une modification est portée à l'annexe 2 de ce modèle afin de mettre à jour les termes relatifs aux nouvelles définitions de véhicules de catégories L telles que modifiées dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Ad article 95

Cet article modifie l'alinéa 1 de l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules en matière de permis à points.

En ajoutant le titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule au propriétaire ou au détenteur, il est spécifié que le titulaire du certificat d'immatriculation est informé dans les 72 heures si son véhicule a été mis en fourrière, à moins qu'il n'ait retiré son véhicule d'après un des modes prévus par la loi.

Ad article 96

Cet article modifie la partie A de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » qui figure en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 précité.

Les libellés des avertissements taxés sont adaptés pour tenir compte des modifications introduites à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Par ailleurs, il est procédé à l'abrogation des infractions relatives à l'absence ou à l'inobservation d'une autorisation ministérielle de dépassement des masses et dimensions, en vue de leur intégration dans le tableau N par le projet de règlement grand-ducal relatif aux transports et circulations exceptionnels soumis à des autorisations spéciales sur les voies publiques. En conséquence, les rubriques 3, 4, 6 et 7 sont abrogées.

Par ailleurs, dans un objectif de se confirmer avec le tableau de l'article 2bis de la loi précitée du 14 février 1955, la réduction de 2 points est fixée aux infractions de la rubrique 8 et aux infractions concernées par les modifications. Dans le même sens, les infractions de la rubrique 9 étant modifiées par le présent projet sont reformulées pour prendre en compte l'infraction commise par un tiers, afin notamment de pouvoir prendre en compte les infractions commises dans le cadre d'une activité d'entreprise. Les infractions relatives au dépassement de dimensions, de masses ou de dimensions du chargement concernant uniquement les dépassements des limites réglementaires pour des véhicules n'étant en aucun cas susceptibles d'obtenir une autorisation spéciale sont maintenues dans la partie A du catalogue des avertissements taxés, car elles ne font pas partie des infractions relatives aux autorisations spéciales.

Ad article 97

Cet article modifie la partie L de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » qui figure en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 précité.

Les libellés des avertissements taxés sont adaptés pour tenir compte des modifications introduites à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

Ad article 98

Cet article modifie le formulaire annexé au règlement grand-ducal du 26 août 1993 dénommé « Etat des frais d'enlèvement et de garde d'un véhicule » afin d'y insérer le titulaire du certificat d'immatriculation comme signataire de ce formulaire, dans la continuité de l'implémentation de la figure du titulaire du certificat d'immatriculation dans le Code de la Route.

Ad article 99

Cet article modifie l'alinéa 7 de l'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes.

En ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation au propriétaire et au détenteur du véhicule, il est spécifié que les obligations d'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes engagent aussi le titulaire du certificat d'immatriculation.

Ad article 100

Cet article modifie l'alinéa 3 de l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 précité.

En ajoutant le titulaire d'un certificat d'immatriculation au propriétaire ou au détenteur d'au moins un véhicule soumis à l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe numérique, il est spécifié que le titulaire du certificat d'immatriculation doit aussi être titulaire d'au moins une carte d'entreprise. Il est spécifié aussi que si un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est donné en location, le titulaire du certificat d'immatriculation est obligé de détenir une carte d'entreprise, de même que le locataire.

Ad article 101

Cet article modifie l'article 12 du règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 précité.

En ajoutant au point 1 le titulaire du certificat d'immatriculation au propriétaire et au détenteur du véhicule équipé d'un tachygraphe numérique, il est spécifié que le titulaire du certificat d'immatriculation doit aussi télécharger les données enregistrées dans la mémoire du tachygraphe tous les 90 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues.

En ajoutant aux points 2, 3 et 4 le titulaire du certificat d'immatriculation au propriétaire, au détenteur et au locataire, il est spécifié qu'un atelier procédant à la mise hors service d'un tachygraphe numérique doit faire tenir les données téléchargées au titulaire du certificat d'immatriculation. En cas de défaillance d'un tachygraphe numérique ne permettant plus le téléchargement des données, l'atelier agréé étant intervenu sur le tachygraphe doit délivrer au titulaire du certificat d'immatriculation un certificat attestant cet état des choses. Les données téléchargées d'un tachygraphe numérique doivent être gardées au moins pour la durée de deux ans par le titulaire du certificat d'immatriculation qui est par ailleurs tenu de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Ad article 102

Cet article modifie l'annexe I du règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 précité.

En ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation au propriétaire et au détenteur, il est spécifié que le nom du titulaire du certificat d'immatriculation doit être inscrit dans le registre permettant le retraçage chronologique de chaque opération de vérification, d'étalonnage, de réparation et de mise hors circulation des tachygraphes.

Ad article 103

Cet article modifie l'article 2 du règlement grand-ducal modifié 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 automatisée (RGD CNPD).

En ajoutant au point 1 le titulaire du certificat d'immatriculation au propriétaire, détenteur et conducteur désigné, il est spécifié que les nom, prénoms, adresse, date et lieu de naissance des titulaires du certificat d'immatriculation ou des représentants légaux des personnes morales figurant sur le certificat d'immatriculation comme titulaire sont enregistrés dans le fichier dans lequel sont saisies les données relatives à l'identification et au suivi des responsables des infractions commises au sens de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

En ajoutant au point 2 le titulaire du certificat d'immatriculation au propriétaire, détenteur et conducteur désigné, il est spécifié que sont également enregistrés dans le prédit fichier le numéro ainsi que le pays de délivrance du permis de conduire du titulaire du certificat d'immatriculation.

Ad article 104

Une modification en vue d'inclure la mise à jour du renvoi à la législation pertinente sur la protection des données personnelles est effectué à l'article 5 du règlement grand-ducal modifié du 7 août 2015 précité.

Ad article 105

Cet article modifie l'article 9, point 2 du règlement grand-ducal 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.

En ajoutant le titulaire du certificat d'immatriculation au preneur d'assurance, au propriétaire, au détenteur et au conducteur du véhicule, il est spécifié que peuvent être exclus de l'assurance les dommages matériels subis par le titulaire du certificat d'immatriculation ayant occasionné le dommage.

Ad article 106

Cet article apporte un assouplissement à l'article 28 du règlement relatif au fonds de garantie automobile. Il n'est plus exigé des entreprises d'assurances qu'elles communiquent à la SNCA le numéro de police du contrat mais un numéro d'identifiant de couverture, utilisé de manière standardisée par toutes les compagnies, qui n'est pas nécessairement une donnée contractuelle. Ce numéro peut être le numéro de police d'assurance, ou un autre numéro déterminé selon la convenance de l'entreprise d'assurances. Cette modification vise à simplifier la communication que les entreprises d'assurances peuvent être amenées à faire, compte tenu du fait que selon le fonctionnement des compagnies, certaines disposent de plusieurs numéros de police pour un même assuré, selon les avenants faits au contrat, entre autres. Or, le numéro d'identifiant ne change pas et constitue un outil plus simple et flexible à utiliser et à partager pour les assureurs, sans produire de conséquence sur le plan du traitement des données personnelles.

Ad article 107

Cet article remplace l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

Un nouveau point 3) est inséré pour établir le paiement d'une taxe de 24 euros pour une demande de réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé. Pour finir, un nouveau point 4) est inséré pour la perception d'un montant de 200 euros pour toute demande de réservation d'un numéro personnalisé, en application de l'article 23 paragraphe 3 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers, afin de résoudre le phénomène de réservations massives sans immatriculation, à la fois inutiles aux demandeurs et aux autres usagers, comme expliqué précédemment.

Ad article 108

Cet article modifie l'article 12 paragraphe 1 du règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière, en ce que l'obligation de vérifier l'installation des équipements mobiles est effacée. En effet, l'équipement mobile change d'endroit en permanence, il a donc été noté que les vérifications à effectuer par la SNCH en vue de fournir un certificat d'installation, pour un équipement qui ne restera pas à ce lieu ne peuvent pas être effectuées. Par ailleurs la Police grand-ducale et l'Administration des douanes et des accises effectuent le calibrage et les mesures nécessaires aux fins d'un enregistrement exact de la vitesse des véhicules routiers.

Ad article 109

Formule exécutoire.

Version coordonnée

De l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

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

Vu la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

Vu la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules;

Vu les avis de la Chambre des Métiers, de la Chambre de Commerce, de la Chambre d'Agriculture, de la Chambre des Fonctionnaires et employés publics et de la Chambre des Salariés ;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Chapitre I^{er}. - Objet

Art. 1^{er}.

La circulation sur les voies publiques et sur les voies ouvertes au public est régie par les dispositions du présent arrêté.

~~Les dispositions du présent arrêté obligent les propriétaires, détenteurs et conducteurs de véhicules ou d'animaux, les personnes qu'ils transportent, ainsi que les piétons, qu'ils soient en mouvement ou immobilisés.~~

Les dispositions du présent arrêté obligent les propriétaires, les détenteurs, les titulaires d'un certificat d'immatriculation et les conducteurs de véhicules ou d'animaux, les personnes qu'ils transportent, ainsi que les piétons, qu'ils soient en mouvement ou immobilisés.

Chapitre II.- Définitions

Art. 2.

Pour l'application du présent arrêté grand-ducal, les termes énumérés ci-dessous ont les significations suivantes :

1. *Voie publique*
- 1.1. *Voie publique*: toute l'emprise d'une route ou d'un chemin ouverts à la circulation publique comprenant la chaussée, les trottoirs, les accotements et les dépendances, y inclus les talus, les buttes antibruit et les chemins d'exploitation nécessaires à l'entretien de ces dépendances; les places publiques, les pistes cyclables et les chemins pour piétons font également partie de la voie publique.
- 1.2. *Grande voirie*: l'ensemble des autoroutes et des routes pour véhicules automoteurs.
- 1.3. *Voirie normale*: l'ensemble des routes, chemins et places ouverts à la circulation publique, à l'exception de

la grande voirie; la voirie normale comprend la voirie normale de l'Etat et la voirie normale des communes.

- 1.4. *Chaussée*: partie de la voie publique pourvue d'un revêtement dur et aménagée pour la circulation des véhicules, y compris les bandes de stationnement, les parties de la voie publique munies de rails faisant corps avec le revêtement et sur lesquels circulent les véhicules sur rails ainsi que les parties de la voie publique dévolues à la circulation et aux manœuvres des autobus ou des tramways situées dans une gare routière.
- 1.5. *Voie de circulation*: l'une quelconque des subdivisions marquées sur la chaussée et ayant une largeur suffisante pour permettre la circulation d'une file de véhicules.
- 1.6. *Autoroute*: voie publique qui:
 - 1) comporte pour les deux sens de la circulation des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation;
 - 2) ne présente aucune intersection à niveau avec d'autres voies publiques;
 - 3) comporte des bretelles d'accès et des bretelles de sortie;
 - 4) est indiquée comme autoroute par le signal E,15.

Il peut être dérogé au chiffre 1) en des endroits particuliers ou à titre temporaire . Les bretelles d'accès et les bretelles de sortie dérogent au chiffre 2).
- 1.7. *Route pour véhicules automoteurs*: voie publique autre qu'une autoroute qui est réservée à la circulation automobile, qui ne dessert pas de propriétés riveraines, et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles.
- 1.8. *Echangeur*: partie d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs comprenant, outre la chaussée de l'autoroute ou de la route pour véhicules automoteurs, une ou plusieurs bretelles d'accès et une ou plusieurs bretelles de sortie.
- 1.9. *Bretelle d'accès*: chaussée d'accès à une autoroute ou à une route pour véhicules automoteurs en provenance de la voirie normale, d'une bretelle de sortie d'une autre autoroute ou d'une autre route pour véhicules automoteurs ou d'une aire de service; la bretelle d'accès est considérée comme faisant partie de l'autoroute ou de la route pour véhicules automoteurs.
- 1.10. *Bretelle de sortie*: chaussée de sortie d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs menant vers la voirie normale, vers une bretelle d'accès à une autre autoroute ou à une autre route pour véhicules automoteurs ou vers une aire de service; la bretelle de sortie est considérée comme faisant partie de l'autoroute ou de la route pour véhicules automoteurs.
- 1.11. *Voie d'accélération*: tronçon de voie de la chaussée d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs située dans le prolongement d'une bretelle d'accès ou à la sortie d'une aire de service et permettant aux conducteurs de s'engager sur les voies de circulation de l'autoroute ou de la route pour véhicules automoteurs.
- 1.12. *Voie de décélération* : tronçon de voie de la chaussée d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs située en amont d'une bretelle de sortie ou à l'entrée d'une aire de service et permettant aux conducteurs de quitter les voies de circulation de l'autoroute ou de la route pour véhicules automoteurs.
- 1.13. *Bande d'arrêt d'urgence* : partie d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs qui est située en bordure de la chaussée.
- 1.14. *Place d'arrêt d'urgence* : partie d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs qui est située en un endroit particulier en bordure de la chaussée et qui est signalée comme telle.
- 1.15. *Aire de service* : aire de repos et/ou de ravitaillement ouverte à la circulation publique et aménagée en bordure d'une autoroute ou d'une route pour véhicules automoteurs.
- 1.16. *Intersection*: croisement à niveau, jonction ou bifurcation de voies publiques, y compris les places formées par de tels croisements, jonctions ou bifurcations.
- 1.17. *Bande de stationnement*: partie de la chaussée ou accotement qui sont réservés au stationnement et qui sont disposés parallèlement et en bordure directe du couloir de circulation des véhicules.

- 1.18. a) *Passage pour piétons*: partie de la chaussée qui est réservée aux piétons et aux catégories d'usagers y assimilées en vue de traverser la chaussée et qui est signalée et marquée comme telle.
- b) *Gué pour piétons*: partie de la chaussée qui est réservée aux piétons et aux catégories d'usagers y assimilées en vue de traverser la chaussée et qui est marquée comme telle.
- 1.19. *Gué pour cyclistes*: partie de la chaussée qui est destinée aux cyclistes en vue de traverser la chaussée et qui est marquée comme telle.
- 1.20. *Passage pour piétons et cyclistes*: partie de la chaussée comportant un passage pour piétons et un passage pour cyclistes juxtaposés et qui est signalée et marquée comme telle.
- 1.21. a) *Piste cyclable obligatoire* : voie publique aménagée en site propre ou partie d'une voie publique séparée des autres parties de cette voie publique par des moyens matériels, qui est réservée à la circulation des cycles, qui est signalée comme telle et qui doit être empruntée par les conducteurs de cycles.
- b) *Piste cyclable conseillée* : voie publique aménagée en site propre ou partie d'une voie publique séparée des autres parties de cette voie publique par des moyens matériels, qui est réservée à la circulation des cycles, qui est signalée comme telle et dont l'utilisation n'est pas obligatoire pour les conducteurs de cycles.
- 1.22. *Voie cyclable obligatoire* : voie de circulation d'une chaussée, qui est réservée à la circulation des cycles, qui est signalée comme telle et séparée du reste de la chaussée par une ligne continue et qui doit être empruntée par les conducteurs de cycles.
- 1.23. *Voie cyclable suggestive*: voie de circulation d'une chaussée, qui est destinée mais non réservée à la circulation des cycles et qui est séparée du reste de la chaussée par une ligne discontinue.
- 1.23bis. *Rue cyclable* : chaussée destinée mais non réservée à la circulation des cycles.
- 1.24. a) *Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons* : voie publique aménagée en site propre ou partie d'une voie publique séparée des autres parties de cette voie publique par des moyens matériels, qui est réservée à la circulation des cyclistes et des piétons, qui est signalée comme telle et qui doit être empruntée par les conducteurs de cycles et les piétons.
- b) *Chemin conseillé pour cyclistes et piétons* : voie publique aménagée en site propre ou partie d'une voie publique séparée des autres parties de cette voie publique par des moyens matériels, qui est réservée à la circulation des cyclistes et des piétons, qui est signalée comme telle et dont l'utilisation n'est pas obligatoire pour les conducteurs de cycles.
- 1.25. *Trottoir* : partie de la voie publique aménagée en surélévation par rapport à la chaussée et réservée à la circulation des piétons et des catégories d'usagers y assimilées ; les quais d'embarquement et de débarquement aménagés dans une gare routière ainsi que la partie réservée aux piétons d'un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons ou d'un chemin conseillé pour cyclistes et piétons sont assimilés aux trottoirs.
- 1.26. *Accotement*: partie de la voie publique adjacente à la chaussée et comprenant la bande dérasée ainsi que, le cas échéant, le fossé et le talus.
- 1.27. *Zone de rencontre*: ensemble de voies et places ouvertes à la circulation publique auquel des règles de circulation particulières sont applicables et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles.
- 1.28. *Zone résidentielle*: ensemble de voies et places ouvertes à la circulation publique auquel des règles de circulation particulières sont applicables et dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles.
- 1.29. *Zone piétonne*: ensemble de voies et places ouvertes à la circulation publique dont les entrées et les sorties sont signalées comme telles et dont l'accès est réservé aux piétons; l'accès peut être autorisé aux véhicules des riverains et de leurs fournisseurs ainsi qu'à d'autres catégories d'usagers, dans les limites déterminées par les autorités communales compétentes.
- 1.30. *Gare routière*: Ensemble de voies et de places publiques qui est réservé à la circulation, à l'arrêt et au stationnement des véhicules des services de transports publics, des véhicules effectuant le ramassage scolaire et, pour autant que l'ensemble comporte des emplacements de stationnement réservés à cette fin, des taxis ainsi qu'à la circulation des piétons, et qui est signalé comme tel.

- 1.31. *Agglomération*: espace de fonds bâtis comprenant au moins dix maisons d'habitation rapprochées et disposant chacune d'au moins un accès individuel à la voie publique ; les limites de l'agglomération sont constituées par le premier et le dernier groupe d'au moins trois maisons d'habitation ou immeubles à vocation principalement résidentielle ou administrative, qui sont distants les uns des autres de moins de 100 mètres ; ces limites sont indiquées par les signaux E,9a et E,9b placés conformément à l'article 108 à l'entrée de l'agglomération à moins de 100 mètres du premier et du dernier groupe de maisons ou immeubles ayant un accès individuel à la voie publique, dans la mesure où la configuration des lieux le permet ; les lieux-dits qui répondent aux critères qui précèdent sont assimilés aux agglomérations.
- 1.32. a) *Chantier*: périmètre de la voie publique qui fait l'objet de travaux, qui est occupé par des obstacles dressés en relation avec des travaux ou à la suite d'un cas de force majeure ou qui est occupé par des véhicules utilisés en relation avec des travaux;
- b) *Chantier fixe*: chantier dont les limites extérieures ne sont pas déplacées sur la voie publique en même journée;
- c) *Chantier mobile*: chantier dont les limites extérieures sont déplacées sur la voie publique en même journée par bonds successifs ou de façon continue, en relation avec l'avancement des travaux.
2. *Véhicules*
- 2.1. *Véhicule*: moyen de locomotion sur roues.
- 2.2. a) *Véhicule routier*: véhicule qui sert normalement sur la voie publique au transport de personnes ou de choses ou à la traction de véhicules utilisés pour le transport de personnes ou de choses; les machines et les véhicules à usage spécial sont assimilés aux véhicules routiers.
- b) *Véhicule routier neuf*: véhicule routier qui n'a pas encore été immatriculé, ni au Luxembourg, ni à l'étranger.
- c) *Véhicule routier d'occasion*: véhicule routier qui a déjà été immatriculé soit au Luxembourg, soit à l'étranger.
- d) *Véhicule routier de fin de série*: véhicule routier faisant partie d'un stock qui ne peut être immatriculé, vendu ou mis en circulation en raison de l'entrée en vigueur de nouvelles exigences techniques en vertu desquelles il n'a pas été réceptionné.
- 2.2.bis. a) *Catégorie de véhicule routier*: ensemble de véhicules routiers possédant des caractéristiques identiques de conception, pouvant inclure des types de véhicule routier différents; les ensembles de véhicules routiers répondant à une des définitions visées aux rubriques 2.4., 2.5., 2.9., 2.10., 2.11., 2.14., 2.15., 2.16., 2.18., 2.20., 2.21., 2.22., 2.26. et 2.31. du présent article sont à considérer au titre d'une catégorie de véhicules.
- b) *Sous-catégorie de véhicule routier*: ensemble de véhicules routiers d'une catégorie, identiques quant à des aspects techniques particuliers en relation avec leur utilisation spécifique, pouvant inclure des types de véhicule routier différents; les ensembles de véhicules routiers répondant à une des définitions visées aux rubriques 2.6., 2.7., 2.8., 2.17., 2.19., 2.24., 2.25., 2.27., 2.28., 2.29., 2.30. et 2.32. du présent article sont à considérer au titre d'une sous-catégorie de véhicules.
- c) *Type de véhicule routier*: les véhicules routiers d'une catégorie ou d'une sous-catégorie particulière, identiques au moins quant à leurs aspects et caractéristiques techniques essentiels; un type de véhicule routier pouvant inclure des variantes et des versions différentes.
- 2.3. a) *Véhicule automoteur*: véhicule pourvu d'un dispositif de propulsion mécanique ou relié à un conducteur électrique, mais non lié à une voie ferrée; si un tel véhicule tombe en panne, le fait d'être mû par une force étrangère ne lui enlève pas la qualité de véhicule automoteur.
- b) *Véhicule automoteur hybride*: véhicule équipé, aux fins de sa propulsion, d'au moins deux convertisseurs d'énergie différents et de deux systèmes embarqués différents de stockage d'énergie.

c) *Véhicule automoteur électrique hybride*: véhicule hybride, qui aux fins de sa propulsion mécanique, tire son énergie des deux sources suivantes d'énergie ou d'alimentation stockée embarquées sur le véhicule :

- un combustible consommable,
- un dispositif de stockage d'énergie ou d'alimentation électrique, comme notamment une batterie, un condensateur, un volant d'inertie ou un générateur.

d) *Véhicule automoteur électrique*: véhicule équipé, aux fins de sa propulsion, d'un ou plusieurs moteurs de traction fonctionnant à l'électricité et non raccordés en permanence ni au réseau électrique ni à un conducteur électrique et dont les composants et systèmes à haute tension sont reliés galvaniquement au rail haute tension de la chaîne de traction électrique du véhicule.

e) *Véhicule automoteur à carburant de substitution* : véhicule à moteur visé à la rubrique 2.3., points a) - d) et f) - h), sauf un véhicule alimenté entièrement à l'essence ou au diesel et qui a fait l'objet d'une réception conformément au cadre établi par la directive 2007/46/CE visée à la rubrique 4.2.

f) *Véhicule automoteur électrique hybride rechargeable* : un véhicule automoteur électrique hybride équipé d'un dispositif permettant de recharger entièrement le dispositif de stockage d'énergie électrique embarqué sur le véhicule par une source d'énergie externe.

g) *Véhicule automoteur électrique pur* : un véhicule automoteur électrique dont la propulsion est assurée par un système consistant en un ou plusieurs dispositifs de stockage de l'énergie électrique, un ou plusieurs dispositifs de conditionnement de l'énergie électrique et une ou plusieurs machines électriques conçues pour transformer l'énergie électrique stockée en énergie mécanique qui est transmise aux roues pour faire avancer le véhicule ;

h) *Véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène* : un véhicule automoteur électrique propulsé par une pile à combustible qui convertit l'énergie chimique de l'hydrogène en énergie électrique afin d'assurer la propulsion du véhicule ;

i) *«véhicule à émission nulle»*: un véhicule utilitaire lourd, conformément à l'article 2 du règlement 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI), et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE, sans moteur à combustion interne ou équipé d'un moteur à combustion interne dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 1 g/kWh, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 précité et à ses mesures d'exécution, ou inférieures à 1 g/km, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil et à ses mesures d'exécution;

- 2.4. *Autocar*: véhicule automoteur conçu et construit pour le transport de personnes assises, comportant plus de neuf places assises, y compris la place du conducteur; selon sa masse maximale, l'autocar est classé comme véhicule M2 ou M3.
- 2.5. *Autobus*: Véhicule automoteur qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout, qui comporte plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur et qui, selon sa masse maximale, est classé comme véhicule M2 ou M3.
- 2.6. *Voiture de location*: voiture automobile à personnes destinée à être donnée en location avec chauffeur pour servir au transport rémunéré ou gratuit de personnes. Les termes «voiture de location avec chauffeur» et «véhicule de location avec chauffeur» sont utilisés avec la même signification que le terme «voiture de location». Les taxis, les ambulances, les corbillards et les véhicules de secours ne sont pas considérés comme des voitures de location.
- 2.7. *Véhicule de location sans chauffeur*: véhicule routier destiné à être donné en location à un tiers pour être conduit par celui-ci ou sous sa responsabilité.

- 2.8. *Taxi*: voiture automobile à personnes, telle que définie à l'article 1^{er} de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.
- 2.9. a) *Tracteur*: véhicule automoteur, à roues ou à chenilles, ayant au moins deux essieux, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils ou équipements interchangeables destinés notamment à des usages agricoles ou forestiers, ou tracter des remorques; il peut être aménagé pour transporter une charge et/ou il peut être équipé de sièges pour le transport de personnes.
- ~~b) *Tracteur à roues*: tracteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h dont le mouvement et la direction sont assurés par des roues; selon sa conception et sa masse à vide en ordre de marche, ce tracteur est classé comme véhicule T1, T2, T3, T4, T4.1, T4.2 ou T4.3.~~
- ~~c) *Tracteur à chenilles*: tracteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h et dont le mouvement et la direction sont assurés par des chenilles; selon sa conception et sa masse à vide en ordre de marche, ce tracteur est classé comme véhicule C1, C2, C3 ou C4.1.~~
- ~~d) *Tracteur à grande vitesse*: tracteur dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.~~
- ~~e) *Tracteur à roues à grande vitesse*: tracteur à grande vitesse dont le mouvement et la direction sont assurés par des roues; ce tracteur est classé comme véhicule T5.~~
- ~~f) *Tracteur à chenilles à grande vitesse*: tracteur à grande vitesse dont le mouvement et la direction sont assurés par des chenilles; ce tracteur est classé comme véhicule C5.~~
- b) *Tracteur à roues*: tracteur dont le mouvement et la direction sont assurés par des roues; selon sa conception et sa masse à vide en ordre de marche, ce tracteur est classé comme véhicule de la catégorie T et de ses sous-catégories.
- c) *Tracteur à chenilles*: tracteur dont le mouvement et la direction sont assurés par des chenilles; selon sa conception et sa masse à vide en ordre de marche, ce tracteur est classé comme véhicule de la catégorie C et de ses sous-catégories.
- d) *Tracteur à grande vitesse*: tracteur à roues ou à chenilles dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.
- 2.10. *Machine*: véhicule destiné principalement à exécuter des travaux, équipé à demeure d'un appareillage pour exécuter ces travaux ou d'un support pouvant recevoir différents appareillages interchangeables et conçu de façon à ne pouvoir transporter ni des personnes, ni des choses, hormis le conducteur, le personnel desservant l'appareillage et les outils complémentaires.
- 2.11. a) *Machine automotrice ou machine mobile*: véhicule automoteur répondant par ailleurs aux critères de la définition de la machine.
- b) *Machine automotrice à grande vitesse ou machine mobile à grande vitesse*: machine automotrice ou machine mobile dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.
- 2.12. a) *Véhicule de l'armée*: véhicule routier appartenant à l'armée et destiné à l'usage exclusif de celle-ci.
- b) *Véhicule militaire*: véhicule routier qui, en raison de sa construction ou de son équipement, est ou a été destiné à un usage essentiellement militaire. Le terme «véhicule spécial d'armée» est utilisé avec la même signification que le terme «véhicule militaire».
- 2.13. *Ensemble de véhicules couplés*:
- a) véhicule automoteur et une remorque accouplée, cet ensemble étant dénommé train routier;
- b) véhicule automoteur et une semi-remorque accouplée, cet ensemble étant dénommé véhicule articulé.

Les ensembles qui sont formés soit par un véhicule automoteur et au moins un véhicule traîné, soit par

deux ou plu-sieurs véhicules traînés attelés à des bêtes de trait, sont assimilés aux ensembles de véhicules couplés.

~~2.14. a) *Motocycle*: véhicule automoteur à deux roues, avec ou sans side-car, qui est pourvu:~~

- ~~— soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée dépassant 50 cm³,~~
- ~~— soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h,~~
- ~~— soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h.~~

~~Selon qu'il est accouplé ou non à un side-car, le motocycle est classé comme véhicule L3 ou L4.~~

~~b) *Motocycle léger*: motocycle pourvu d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm³, d'une puissance maximale de 11 kW et présentant un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg. Selon qu'il est accouplé ou non à un side-car, le motocycle léger est classé comme véhicule L3 ou L4.~~

~~c) *Cyclomoteur*: véhicule automoteur à deux ou trois roues — autres qu'un cycle électrique — qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/h et qui est pourvu:~~

- ~~— soit d'un moteur électrique,~~
- ~~— soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³.~~

~~Selon qu'il a deux ou trois roues, le cyclomoteur est classé véhicule L~~

~~d) *Tricycle*: véhicule automoteur à trois roues symétriques, qui est pourvu:~~

- ~~— soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée dépassant 50 cm³,~~
- ~~— soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h,~~
- ~~— soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h.~~

~~Le tricycle est classé comme véhicule L5.~~

~~e) *Quadricycle*: véhicule automoteur à quatre roues d'une masse à vide ne dépassant pas 400 kg, y non compris, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, dont la puissance maximale nette du moteur ne dépasse pas 15 kW; la masse à vide maximale est portée à 550 kg pour les véhicules destinés au transport de marchandises. Le quadricycle est classé comme véhicule L7.~~

~~f) *Quadricycle léger*: véhicule automoteur à quatre roues — autre qu'un cycle électrique — d'une masse à vide ne dépassant pas 350 kg, y non compris, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/h et qui est pourvu:~~

- ~~— soit d'un moteur à combustion interne et à allumage commandé d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³,~~
- ~~— soit d'un moteur autre qu'à combustion interne et à allumage commandé, d'une puissance maximale nette inférieure à 4 kW.~~

~~Le quadricycle léger est classé comme véhicule L6.~~

~~Les véhicules sous e) sont considérés comme motocycles, sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 32bis, 41quinquies, 43, 46bis, 47ter, 48, 52, 53, 64 et 65. Les véhicules sous f) sont considérés comme cyclomoteurs, sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 38, 41quinquies, 43bis, 52 et 53.~~

2.14. a) *Motocycle*: véhicule automoteur à deux roues, avec ou sans side-car, qui est pourvu:

- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée dépassant 50 cm³,
- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h,
- soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h.

Selon qu'il est accouplé ou non à un side-car, le motocycle est classé comme véhicule L3e ou L4e.

b) *Motocycle léger*: motocycle pourvu d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm³, d'une puissance maximale de 11 kW et présentant un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,1 kW/kg.

Selon qu'il est accouplé ou non à un side-car, le motocycle léger est classé comme comme véhicule de la catégorie L3e et de ses sous-catégories ou comme véhicule de la catégorie L4e et de ses sous-catégories.

c) *Cyclomoteur*: véhicule automoteur à deux ou trois roues – autres qu'un cycle électrique – qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/h et qui est pourvu:

- soit d'un moteur électrique,
- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³.

Selon qu'il a deux ou trois roues, le cyclomoteur est classé comme véhicule de la catégorie L1e-B et de ses sous-catégories ou comme véhicule de la catégorie L2e et de ses sous-catégories.

d) *Tricycle*: véhicule automoteur à trois roues symétriques, qui est pourvu:

- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée dépassant 50 cm³,
- soit d'un moteur à combustion interne d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h,
- soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 45 km/h.

Le tricycle est classé comme véhicule de la catégorie L5e et de ses sous-catégories.

e) *Quadricycle*: véhicule automoteur à quatre roues d'une masse à vide ne dépassant pas 400 kg, y non compris, dans le cas d'un moteur électrique, la masse des batteries, dont la puissance maximale nette du moteur ne dépasse pas 15 kW; la masse à vide maximale est portée à 550 kg pour les véhicules destinés au transport de marchandises. Le quadricycle est classé comme véhicule de la catégorie L7e et de ses sous-catégories.

f) *Quadricycle léger*: véhicule automoteur à quatre roues – autre qu'un cycle électrique – d'une masse à vide ne dépassant pas 350 kg, y non compris, dans le cas d'un moteur électrique, de la masse des batteries, qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 45 km/h et qui est pourvu:

- soit d'un moteur à combustion interne et à allumage commandé d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³,
- soit d'un moteur autre qu'à combustion interne et à allumage commandé, d'une puissance maximale nette inférieure à 4 kW.

Le quadricycle léger est classé comme véhicule de la catégorie L6e et de ses sous-catégories.

Les véhicules sous e) sont considérés comme motocycles, sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 32bis, 41quinquies, 43, 46bis, 47ter, 48, 52, 53, 64 et 65. Les véhicules sous f) sont considérés comme cyclomoteurs, sans préjudice des dispositions des articles 3, 10, 38, 41quinquies, 43bis, 52 et 53.

2.15. a) *Cycle*: véhicule qui a deux roues au moins et qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire des personnes se trouvant sur ce véhicule, notamment à l'aide de pédales ou de manivelles.

b) *Cycle électrique*: véhicule routier à deux roues au moins, avec ou sans siège :

- qui est propulsé exclusivement par l'énergie fournie par un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,5 kW;
- dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h.

À défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le cycle électrique est assimilé au cycle.

~~c) Cycle à pédalage assisté: véhicule routier à deux roues au moins qui est propulsé conjointement par l'énergie musculaire de la ou des personnes qui se trouvent sur ce véhicule et par l'énergie fournie par un moteur auxiliaire électrique, dont~~

- ~~— la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,25 kW;~~
- ~~— l'alimentation est réduite progressivement si la vitesse du véhicule augmente et interrompue dès que le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, ou plus tôt, si la ou les personnes qui se trouvent sur le véhicule arrêtent de pédaler.~~

~~À défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le cycle à pédalage assisté est assimilé au cycle.~~

c) Cycle à pédalage assisté: cycle à pédalage équipé d'un mode de propulsion auxiliaire dans le premier but d'aider au pédalage et dont l'alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h. La puissance nominale ou nette continue maximale du système auxiliaire de propulsion ne dépasse pas 1000 W.

Le cycle à pédalage assisté peut en fonction de sa puissance être classé comme véhicule de la catégorie L1e-A.

À défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le cycle à pédalage assisté est assimilé au cycle.

d) Cycle traîné: cycle ou partie de cycle équipé d'un système de propulsion à pédales, dont seule une roue ou les deux roues d'un même essieu sont en contact avec le sol et qui est accouplé à un cycle au moyen de tiges métalliques rigides.

~~e) Micro-véhicule électrique : véhicule routier de petite dimension à une roue au moins, avec ou sans siège, conçu pour le déplacement d'une seule personne :~~

- ~~— qui est propulsé exclusivement par l'énergie fournie par un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,25 kW ;~~
- ~~— dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h ;~~
- ~~— dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h.~~

~~À défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le micro-véhicule électrique est assimilé au cycle.~~

e) Micro-véhicule électrique : véhicule routier de petite dimension à une roue au moins, avec ou sans siège, conçu pour le déplacement d'une seule personne :

- qui est propulsé exclusivement par l'énergie fournie par un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 1000 W. Pour un véhicule auto-équilibré, la puissance nécessaire pour l'équilibrage, n'étant pas prise en considération pour déterminer la puissance nominale continue maximale;
- dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h ;
- dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h.

À défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le micro-véhicule électrique est assimilé au cycle.

f) Engin de déplacement personnel : dispositif de petite dimension non électrique à roues fixées aux pieds ou comportant une planche, équipé d'un guidon ou non, servant de support pour se déplacer ainsi que tout dispositif à roues, électrique ou non, conçu pour être utilisé par un enfant et dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 6 km/h.

À défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, l'utilisateur d'un engin de déplacement personnel est assimilé au piéton.

2.16. a) *Remorque: véhicule qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné à être attelé à un véhicule automoteur et à être tracté par celui-ci, à l'exception des véhicules traînés; selon sa masse*

maximale, la remorque est classée comme véhicule O1, O2, O3 ou O4. Dans le cas d'une remorque à essieu central, la masse maximale à prendre en considération pour la classification est la masse correspondant à la charge statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux de la remorque lorsque celle-ci est attelée au véhicule tractant et chargée jusqu'à sa masse maximale. Le terme «véhicule tracté» est utilisé avec la même signification que le terme «remorque».

b) *Remorque à timon d'attelage*: remorque ayant au moins deux essieux dont un au moins est un essieu directeur, équipée d'un dispositif d'attelage qui, par rapport à la remorque, a une mobilité verticale et qui ne transmet pas de charge verticale significative au véhicule tractant.

c) *Remorque à essieu central*: remorque à timon d'attelage rigide dont l'essieu ou les essieux sont situés près du centre de gravité du véhicule, lorsque celui-ci est chargé de façon uniformément répartie, de sorte que seule une charge statique verticale ne dépassant ni 10% de la charge correspondant à la masse maximale de la remorque, ni 100 kg, est transmise au véhicule tractant.

d) *Semi-remorque*: remorque qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destinée à être attelée à un tracteur de semi-remorque ou à un avant-train en imposant une charge statique verticale substantielle au tracteur de semi-remorque ou à l'avant-train; selon sa masse maximale, la semi-remorque est classée comme véhicule O1, O2, O3 ou O4, la masse maximale à prendre en considération pour la classification étant la masse correspondant à la charge statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux de la semi-remorque lorsque celle-ci est attelée au tracteur de semi-remorque et chargée jusqu'à sa masse maximale. La semi-remorque attelée à un avant-train est considérée comme une remorque à timon d'attelage.

e) *Remorque de tracteur*: remorque à roues ou à chenilles, essentiellement destinée à transporter des charges et conçue pour être tractée par un tracteur; est assimilée à une remorque de tracteur toute remorque dont une partie de la charge est portée par le tracteur ainsi que tout véhicule destiné à être attelé à un tracteur et comportant un outil à demeure, mais n'étant pas conçu pour le traitement de matières, si le rapport entre la masse maximale et la masse à vide de ce véhicule est égal ou supérieur à 3.0.

Selon la somme des masses techniquement admissibles par essieu, la remorque de tracteur est classée comme véhicule Ra1, Ra2, Ra3 ou Ra4, si sa vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, et comme véhicule Rb1, Rb2, Rb3 ou Rb4, si sa vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

f) *Engin interchangeable tracté*: dispositif conçu pour être tiré par un tracteur et qui modifie la fonction de ce dernier ou lui apporte une fonction nouvelle, l'engin pouvant en outre comporter un plateau de chargement qui est conçu et réalisé pour recevoir les outils et dispositifs nécessaires pour l'exécution des tâches ainsi que pour le stockage temporaire des matières produites ou nécessaires pendant le travail; est assimilé à un engin interchangeable tracté tout véhicule destiné à être attelé à un tracteur et comportant un outil à demeure ou étant conçu pour le traitement de matières, si le rapport entre la masse maximale et la masse à vide de ce véhicule est inférieur à 3.0. Selon la somme des masses techniquement admissibles par essieu, l'engin interchangeable tracté est classée comme véhicule Sa1 ou Sa2, si sa vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, et comme véhicule Sb1 ou Sb2, si sa vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h.

g) *Véhicule routier traîné*: véhicule attelé ou destiné à être attelé à une voiture automobile à personnes, une camionnette, un camion, un tracteur de semi-remorque, un tracteur de remorque, un tracteur ou une machine, à condition pour le véhicule traîné d'être muni à sa face arrière d'un disque de fond blanc d'un diamètre d'au moins 21 cm, dont le bord est constitué d'une bande rouge d'une largeur de 2 cm, comportant en couleur noire les nombres «25» et «40», chacun d'une hauteur d'au moins 6 cm et d'une épaisseur de trait d'au moins 1 cm, les deux nombres étant superposés et séparés par un trait, le nombre «25» se trouvant au-dessus et le nombre «40» au-dessous de ce trait, ce véhicule ne devant pas être traîné à une vitesse supérieure à celle prévue à l'article 14. Au sens des articles 76 et 76bis, le véhicule traîné attelé à une voiture automobile à personnes, une camionnette, un camion, un tracteur de semi-remorque ou un tracteur de remorque est considéré comme remorque.

2.17. *Dépanneuse*: véhicule automoteur destiné au dépannage et au remorquage d'un autre véhicule et équipé à demeure d'une grue conçue et réalisée à ces fins; selon sa masse maximale, la dépanneuse est classée comme véhicule N1, N2 ou N3.

- 2.18. *Voiture automobile à personnes*: véhicule automoteur, autre qu'un tricycle ou quadricycle, dont l'habitacle est aménagé exclusivement pour le transport de personnes et qui ne comprend pas plus de neuf places assises, y compris la place du conducteur; la voiture à personnes est classée comme véhicule M1.
- 2.19. a) *Autocar articulé ou autobus articulé*: autocar ou autobus constitué d'au moins deux sections rigides articulées l'une par rapport à l'autre, les compartiments de chaque section communiquant entre eux de façon à permettre aux personnes transportées de circuler librement de l'un à l'autre et les sections rigides étant reliées en permanence et ne pouvant être séparées que par une opération nécessitant un équipement spécial qu'on ne trouve normalement que dans un atelier; selon sa masse maximale, l'autocar articulé ou l'autobus articulé est classé comme véhicule M2 ou M3. Les termes «autocar à articulation» et «autobus à articulation» sont utilisés avec la même signification que les termes «autocar articulé» et «autobus articulé».
- b) *Autocar à étage ou autobus à étage*: autocar ou autobus dont les compartiments destinés aux passagers sont agencés, en partie au moins, sur deux niveaux superposés et dont l'étage supérieur n'est pas prévu pour des passagers debout; selon sa masse maximale, l'autocar à étage ou l'autobus à étage est classé comme véhicule M2 ou M3.
- 2.20. *Camionnette*: véhicule automoteur destiné au transport de choses dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg; la camionnette est classée comme véhicule N1.
- 2.21. *Camion*: véhicule automoteur dont la masse maximale autorisée dépasse 3.500 kg, qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné exclusivement ou principalement au transport de choses et qui peut en outre tracter une remorque; selon sa masse maximale, le camion est classé comme véhicule N2 ou N3.
- 2.22. a) *Tracteur de semi-remorque*: véhicule automoteur qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné exclusivement ou principalement à tracter des semi-remorques; selon sa masse maximale, le tracteur de semi-remorque est classé comme véhicule N1, N2 ou N3, la masse à prendre en considération pour la classification étant la masse du tracteur de semi-remorque en ordre de marche, augmentée de la masse correspondant à la charge statique verticale maximale transférée au tracteur de semi-remorque par la semi-remorque et, le cas échéant, augmentée de la masse maximale de chargement du tracteur de semi-remorque lui-même.
- b) *Tracteur de remorque*: véhicule automoteur qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné exclusivement ou principalement à tracter des remorques autres que les semi-remorques et qui peut en outre être équipé d'une plate-forme de chargement; selon sa masse maximale, le tracteur de remorque est classé comme véhicule N1, N2 ou N3. Le terme «tracteur routier» est utilisé avec la même signification que le terme «tracteur de remorque».
- 2.23. *Véhicule historique*: tout véhicule routier soumis à l'immatriculation qui remplit l'ensemble des conditions suivantes:
1. il a été construit ou immatriculé pour la première fois il y a au moins 30 ans;
 2. son type particulier, tel que défini par la législation pertinente de l'Union européenne ou nationale, n'est plus produit;
 3. il est préservé sur le plan historique et maintenu dans son état d'origine, et aucune modification essentielle n'a été apportée aux caractéristiques techniques de ses composants principaux.
- 2.24. *Véhicule conditionné*: véhicule frigorifique ou calorifique dont les superstructures fixes ou mobiles sont spécialement équipées pour le transport de marchandises sous températures dirigées, et dont l'épaisseur de chaque paroi latérale, isolation comprise, est d'au moins 45 mm.
- 2.25. *Véhicule tout terrain*: véhicule de la catégorie M ou N, ayant des caractéristiques techniques déterminées pour également pouvoir être utilisé hors route; selon sa masse maximale ou son nombre de places assises, le véhicule tout terrain est désigné par M1G, M2G, M3G, N1G, N2G ou N3G.
- 2.26. *Motor-home*: véhicule automoteur conçu pour servir de logement et dont le compartiment habitable comprend au moins les équipements suivants:
- des sièges et une table,

- des couchettes obtenues en convertissant les sièges,
- un coin cuisine,
- des espaces de rangement,

ces équipements devant être inamovibles, la table pouvant toutefois être conçue de façon à être facilement escamotable; selon sa conception et sa masse maximale autorisée, le motor-home est classé comme véhicule M1 ou véhicule spécial. Le terme «autocaravane» est utilisé avec la même signification que le terme «motor-home».

- 2.27. *Caravane*: remorque conçue et équipée pour servir de logement mobile; selon sa masse maximale, la caravane est classée comme véhicule O1, O2, O3 ou O4.
- 2.28. *Véhicule blindé*: véhicule automoteur destiné à la protection des personnes ou des choses transportées, conçu et spécialement aménagé à cette fin et satisfaisant aux exigences applicables en matière de blindage pare-balles; selon sa conception et sa masse maximale autorisée, le véhicule blindé est classé comme véhicule N1, N2, N3, M1, M2 ou M3.
- 2.29. *Ambulance*: véhicule automoteur destiné au transport de personnes malades ou blessées, conçu et spécialement aménagé à cette fin; selon sa masse maximale, l'ambulance est classée comme véhicule M1, M2, M3 ou véhicule spécial.
- 2.30. *Corbillard*: véhicule automoteur destiné au transport de personnes décédées, conçu et spécialement aménagé à cette fin; le corbillard est classé comme véhicule M1;
- 2.31. *Véhicule à usage spécial*: véhicule qui ne rentre pas dans une des catégories indiquées aux rubriques 2.4., 2.5., 2.9. à 2.11., 2.14. à 2.22. et 2.30. Le terme «véhicule spécial» est utilisé avec la même signification que le terme «véhicule à usage spécial».
- 2.32. *Grue mobile*: véhicule automoteur rangeant dans la catégorie des véhicules à usage spécial, qui n'est ni conçu ni équipé pour le transport de choses et qui est muni d'une grue dont le couple de levage dépasse 400 kNm; selon sa masse maximale autorisée, la grue mobile est classée comme véhicule N1, N2 ou N3.
- 2.33. *Véhicule automoteur avec changement de vitesses manuel*: véhicule automoteur dans lequel une pédale d'embrayage, ou une poignée d'embrayage pour les cyclomoteurs, motocycles et tricycles, est présente et doit être actionnée par le conducteur au démarrage ou à l'arrêt du véhicule et lors du changement de vitesses.
- 2.34. *Véhicule automoteur avec changement de vitesse automatique*: véhicule automoteur qui ne répond pas aux critères énoncés à la rubrique 2.33.
- 2.35. *Tramway*: véhicule automoteur qui circule sur rails sur la voie publique et qui est conçu et construit pour le transport de personnes assises et debout. Le tramway n'est pas considéré comme un véhicule routier.
- 2.36. *Véhicule exceptionnel* : véhicule routier soumis à l'immatriculation, destiné au transport de choses, dont les dimensions ou les masses dépassent les limites réglementaires.
- 2.37. a) *Véhicule de la Police grand-ducale*: véhicule routier appartenant à ou détenu par la Police grand-ducale et destiné à l'usage exclusif de celle-ci.
- b) *Véhicule spécial de la Police grand-ducale* : véhicule routier appartenant à ou détenu par la Police grand-ducale qui, en raison de sa construction ou de son équipement, est utilisé en mission particulière d'intervention imminente ou de protection rapprochée.
3. *Caractéristiques et équipements des véhicules*
- 3.1. a) *Masse maximale d'un véhicule* : la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule.
- b) *Masse maximale sur un essieu ou masse maximale sur un groupe d'essieux*: la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible transmise au sol par l'essieu ou le groupe d'essieux du véhicule.
- c) *Masse maximale sur le point d'attelage d'un véhicule tractant*: la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible sur le

point d'attelage du véhicule.

d) *Masse maximale sur le point d'attelage d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central*: la masse déclarée par le constructeur de la remorque comme la masse correspondant à la charge statique verticale maximale admissible transférée par la remorque au véhicule tractant sur le point d'attelage.

e) *Masse en charge maximale d'un ensemble de véhicules*: la masse déclarée par le constructeur du véhicule tractant comme la valeur maximale techniquement admissible de la somme des masses du véhicule tractant et des véhicules tractés.

f) *Masse maximale autorisée d'un véhicule*: la masse maximale du véhicule à l'état chargé déclarée admissible par l'Etat dans lequel le véhicule est immatriculé ou mis en circulation.

g) *Masse à vide en ordre de marche ou masse à vide ou masse en ordre de marche d'un véhicule*: la masse du véhicule carrossé à vide en ordre de marche avec, le cas échéant, le dispositif d'attelage, ainsi que le liquide de refroidissement, les lubrifiants, 90% du carburant, 100% des autres liquides, à l'exception des eaux usées, les outils, la roue de secours et le conducteur, dont la masse est fixée à 75 kg, et, pour les autobus et les autocars, le convoyeur, dont la masse est fixée à 75 kg, si une place de convoyeur est prévue dans le véhicule.

h) *Masse propre d'un véhicule*: la masse du véhicule sans équipage ni passagers ni chargement, mais avec le plein de carburant et l'outillage normal de bord.

i) *Masse en charge d'un véhicule*: la masse effective du véhicule à l'état chargé, l'équipage et les passagers étant à bord.

j) *Charge utile d'un véhicule*: la différence entre la masse maximale autorisée d'un véhicule et sa masse à vide.

k) *Masse tractable d'un véhicule*: soit la masse d'une remorque à timon d'attelage ou d'une semi-remorque munie d'un avant-train attelée au véhicule, soit la masse correspondant à la charge appliquée sur les essieux d'une semi-remorque ou d'une remorque à essieu central attelé au véhicule.

l) *Masse tractable maximale d'un véhicule*: la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse tractable maximale techniquement admissible du véhicule.

m) *Masse tractable maximale autorisée d'un véhicule*: la valeur la plus faible des valeurs suivantes:

- la masse tractable maximale du véhicule;
- la masse maximale autorisée du véhicule ou, pour un véhicule homologué en tant que véhicule «hors route», 150% de la masse maximale autorisée du véhicule;
- la masse correspondant aux performances maximales du dispositif d'attelage du véhicule.

Toute masse du type «masse maximale» est fixée par le constructeur du véhicule ou de l'équipement respectif en fonction de la construction et des performances du véhicule ou de l'équipement en question. Les termes «poids total maximum autorisé», «poids propre» et «poids en charge» sont utilisés avec la même signification que les termes «masse maximale autorisée», «masse propre» et «masse en charge»; le terme «masse de remorquage» est utilisé avec la même signification que le terme «masse tractable».

3.2.

a) *Face avant d'un véhicule routier*: le plan vertical parallèle au plan médian transversal du véhicule et tangent à l'extrémité avant de sa carrosserie, y non compris les crochets d'attelage, ni le pare-chocs, ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, ni, dans le cas d'une remorque ou d'un véhicule traîné, le timon d'attelage;

b) *Face arrière d'un véhicule routier*: le plan vertical parallèle au plan médian transversal du véhicule et tangent à l'extrémité arrière de sa carrosserie, y non compris les crochets d'attelage ni le pare-chocs, ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule;

c) *Face latérale d'un véhicule routier*: le plan vertical parallèle au plan médian longitudinal du véhicule et tangent à l'extrémité latérale de sa carrosserie, y non compris les éléments fixes faisant saillie latéralement sur le véhicule, ni, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule;

d) *Face supérieure d'un véhicule routier*: le plan horizontal, parallèle au plan d'appui du véhicule sur le sol

et tangent à l'extrémité supérieure de sa carrosserie, y non compris, le cas échéant, les équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule.

3.3. a) *Longueur d'un véhicule routier* : la distance horizontale entre la face avant et la face arrière du véhicule, augmentée de la longueur des crochets d'attelage et des pare-chocs ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule y compris, pour les remorques et les véhicules traînés, le timon d'attelage. Ne sont pas compris les dispositifs et équipements repris au tableau I de l'appendice 1 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil.

b) *Largeur d'un véhicule routier* : la distance horizontale entre les deux faces latérales du véhicule, augmentée de la largeur des éléments fixes faisant saillie latéralement sur le véhicule ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule. Ne sont pas compris les dispositifs et équipements repris au tableau II de l'appendice 1 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 précité.

c) *Hauteur d'un véhicule routier* : la distance verticale entre le plan d'appui du véhicule sur le sol et sa face supérieure, augmentée, le cas échéant, de la hauteur des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule. Ne sont pas compris les dispositifs et équipements repris au tableau III de l'appendice 1 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 précité.

3.4. *Catadioptr*: dispositif de signalisation fixé sur un véhicule et qui réfléchit la lumière émanant d'une source lumineuse étrangère au véhicule, l'observateur étant placé à proximité de cette source.

3.5. a) *Feu-route*: feu du véhicule servant à éclairer la voie publique à une grande distance en avant de ce véhicule. Le phare de longue portée est assimilé au feu-route.

b) *Feu-croisement*: feu du véhicule servant à éclairer la voie publique en avant de ce véhicule sans éblouir ou gêner les conducteurs venant en sens inverse et les autres usagers.

c) *Feu-position*: feu du véhicule servant à indiquer la présence et la largeur de ce véhicule.

b) *Feu-stop*: feu du véhicule servant à indiquer aux autres usagers qui se trouvent derrière ce véhicule que son conducteur actionne le frein de service.

e) *Feu-brouillard avant*: feu du véhicule servant à améliorer l'éclairage de la voie publique vers l'avant en cas de brouillard ou dans toute situation similaire caractérisée par une visibilité réduite. Le phare à large diffusion est assimilé au feu-brouillard avant.

f) *Feu-brouillard rouge arrière*: feu du véhicule servant en cas de brouillard épais à avertir les autres usagers qui se trouvent derrière ce véhicule.

g) *Feu de marche arrière*: feu du véhicule servant à éclairer la voie publique à l'arrière de ce véhicule et à avertir les autres usagers que le véhicule fait marche arrière ou est sur le point de faire marche arrière.

h) *Phare mobile*: feu du véhicule servant à éclairer des objets placés dans les environs du véhicule.

i) *Feu d'encombrement*: feu du véhicule servant à signaler le contour du véhicule vu de l'avant ou de l'arrière.

j) *Indicateur de direction*: feu du véhicule servant soit à indiquer aux autres usagers que le conducteur a l'intention de changer de direction ou de voie de circulation ou de se remettre en mouvement, soit à indiquer le signal de détresse.

k) *Signal de détresse*: dispositif permettant le fonctionnement simultané de tous les indicateurs de direction d'un véhicule aux fins de signaler un danger particulier momentané pour les usagers de la voie publique.

l) *Plage éclairante*: surface apparente de sortie de la lumière émise par un feu, ou surface visible réfléchissante d'un catadioptr.

m) *Feu d'angle*: feu du véhicule servant à donner un éclairage supplémentaire de la voie publique située

à proximité de l'angle avant du véhicule, du côté vers lequel celui-ci tourne.

n) *Feu de circulation diurne* : un feu vers l'avant, servant à rendre le véhicule plus facilement visible en conduite de jour.

3.6. a) *Essieu simple*:

- essieu unique ou essieu isolé;
- groupe de deux ou de plusieurs essieux dont tous les éléments de fixation au châssis se trouvent sur un même axe horizontal perpendiculaire au plan longitudinal médian du véhicule ou groupe d'essieux pouvant être considéré comme équivalent.

b) *Essieu tandem*: groupe de deux essieux consécutifs sur un même bogie, la distance entre les centres des axes étant inférieure à 1,8 m.

c) *Essieu tridem*: groupe de trois essieux consécutifs sur un même bogie, la distance entre les centres des axes de deux essieux consécutifs étant inférieure à 1,8 m.

d) *Essieu à suspension pneumatique*: essieu muni d'un système de suspension dont l'élasticité est assurée pour au moins 75% par un ressort pneumatique ou un autre dispositif pneumatique ou essieu muni d'une suspension reconnue comme équivalente aux termes du droit communautaire.

e) *Élévateur d'essieu*: dispositif monté en permanence sur un véhicule afin de réduire ou d'accroître la charge sur l'essieu ou les essieux du véhicule, selon les conditions de charge de celui-ci, afin notamment de réduire l'usure des pneus lorsque le véhicule n'est pas en pleine charge ou de faciliter son démarrage sur sol glissant en augmentant la charge sur son essieu moteur.

f) *Essieu relevable*: essieu qui peut être soulevé et abaissé par un élévateur d'essieu.

g) *Essieu délestable*: essieu dont la charge peut être modifiée par un élévateur d'essieu sans que le véhicule ne soit soulevé.

h) *Roues jumelées*: deux roues montées sur un même essieu et dont la distance entre les centres des surfaces de contact de celles-ci avec le sol est inférieure à 460 mm, de telles roues jumelées étant considérées comme une roue unique.

3.7. a) *Siège d'un véhicule*: structure faisant partie intégrante de la structure d'un véhicule ou susceptible d'y être ancrée, y compris sa garniture et ses accessoires de fixation, offrant une place assise pour un occupant adulte, le terme désignant aussi bien un siège individuel que la partie d'un siège double, d'une rangée de sièges ou d'une banquette correspondant à une place assise.

b) *Siège double d'un véhicule*: siège conçu et construit pour offrir des places assises côté à côté pour deux passagers adultes, deux sièges distincts disposés côté à côté sans interconnexion étant considérés comme deux sièges individuels.

c) *Rangée de sièges d'un véhicule*: siège conçu et construit pour offrir des places assises côté à côté pour au moins trois passagers adultes, plusieurs sièges individuels ou doubles disposés côté à côté n'étant pas considérés comme une rangée de sièges.

d) *Banquette d'un véhicule*: structure faisant partie intégrante de la structure d'un véhicule ou susceptible d'y être ancrée, y compris sa garniture et ses accessoires de fixation, offrant des places assises pour au moins deux occupants adultes.

e) *Strapontin*: siège auxiliaire rabattable, destiné à un usage occasionnel et tenu normalement replié.

f) *Coussin d'un siège*: partie du siège quasi-horizontale, conçue pour soutenir le passager assis sur le siège.

g) *Dossier d'un siège*: partie du siège quasi verticale, conçue pour soutenir le dos, les épaules et, éventuellement, la tête du passager assis sur le siège.

h) *Appui-tête*: dispositif, faisant ou non partie intégrante du dossier d'un siège, dont la fonction est de limiter le déplacement vers l'arrière de la tête d'un passager assis sur le siège par rapport à son tronc, afin de réduire les risques de blessure au rachis cervical de ce passager en cas d'accident.

i) *Appui-tête intégré*: appui-tête constitué par la partie supérieure du dossier d'un siège de véhicule.

j) *Ancrage d'un siège de véhicule*: système par lequel un siège est assujéti à la structure d'un véhicule, y comprises les parties utilisées de la structure du véhicule.

3.8. a) *Ceinture de sécurité*: assemblage de sangles avec boucle de fermeture, dispositifs de réglage et pièces de fixation pouvant être ancré à l'intérieur d'un véhicule à moteur et conçu de manière à réduire le risque de blessure pour l'utilisateur adulte en cas de collision ou de décélération brusque du véhicule, en limitant les possibilités de mouvement du corps de l'utilisateur; cet assemblage englobe également tout dispositif d'absorption d'énergie ou de rétraction de la ceinture éventuellement prévu.

b) *Ceinture sous-abdominale*: ceinture passant devant le corps de l'utilisateur à la hauteur du bassin.

c) *Ceinture diagonale*: ceinture passant en diagonale devant le thorax, de la hanche jusqu'à l'épaule du côté opposé.

d) *Ceinture à trois points*: ceinture ancrée en trois points et formée de la combinaison d'une ceinture sous-abdominale et d'une ceinture diagonale.

e) *Ceinture-harnais*: ceinture comprenant une ceinture sous-abdominale et des bretelles.

f) *Système ou dispositif de retenue*: système réalisé moyennant la combinaison d'un siège fixé à la structure d'un véhicule par des moyens appropriés et d'une ceinture de sécurité dont au moins un point d'ancrage est fixé à la structure du siège.

g) *Système ou dispositif de retenue pour enfants*: ensemble de composants pouvant comprendre une combinaison de sangles ou de composants flexibles avec une boucle de sécurité, des dispositifs d'ajustement et de fixation, et dans certains cas un siège supplémentaire ou un bouclier d'impact pouvant être ancré dans un véhicule, conçu de manière à réduire le risque de blessure pour l'enfant-utilisateur en cas de collision ou de décélération brusque du véhicule, en limitant les possibilités de mouvement du corps de l'enfant-utilisateur.

h) *Ancrage pour ceinture de sécurité*: partie de la structure d'un véhicule ou d'un siège ou toute autre partie d'un véhicule auxquelles doivent être assujétiées les ceintures de sécurité.

i) *Airbag ou ensemble airbag*: dispositif pour compléter les ceintures de sécurité et les systèmes de retenue d'un véhicule qui, dans le cas d'un impact violent affectant le véhicule, déploie automatiquement une structure flexible destinée à limiter, par compression du gaz qu'elle contient, la gravité des contacts d'une ou de plusieurs parties du corps d'un occupant du véhicule avec les parties intérieures de l'habitacle de celui-ci.

3.9. a) *Système d'un véhicule routier*: un assemblage de dispositifs techniques dont la combinaison permet d'exécuter une ou plusieurs fonctions spécifiques dans un véhicule routier.

b) *Entité technique d'un véhicule routier*: un dispositif destiné à faire partie d'un véhicule routier, qui peut être réceptionné séparément, mais seulement en liaison avec un ou plusieurs types de véhicules déterminés.

c) *Composant d'un véhicule routier*: un dispositif destiné à faire partie d'un véhicule routier, qui peut être réceptionné indépendamment d'un véhicule.

d) *Pièce ou équipement d'origine d'un véhicule routier*: pièce ou équipement qui est fabriqué conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur du véhicule en question pour la production de cette pièce ou de cet équipement en vue de l'assemblage du véhicule visé; il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, qu'une pièce est d'origine si le fabricant de la pièce certifie que la pièce satisfait à la qualité des composants utilisés pour l'assemblage du véhicule en question et qu'elle a été fabriquée conformément aux spécifications et aux normes de production prévues par le constructeur de ce véhicule.

3.10. a) *Porte-à-faux avant d'un véhicule routier* : la distance horizontale entre le plan vertical passant par l'essieu avant, ou par l'axe du pivot d'attelage dans le cas d'une semi-remorque, et le point du véhicule situé le plus à l'avant de celui-ci, compte tenu de tous les éléments liés rigidement au véhicule, comme les crochets de manœuvre et la plaque d'immatriculation.

b) *Porte-à-faux arrière d'un véhicule routier* : la distance horizontale entre le plan vertical passant par l'essieu arrière du véhicule et le point du véhicule situé le plus à l'arrière de celui-ci, compte tenu de tous

les éléments liés rigidement au véhicule, comme le dispositif d'attelage et la plaque d'immatriculation.

c) *Rayon d'encombrement avant d'une semi-remorque* : la distance horizontale de l'axe du pivot d'attelage au point le plus éloigné de l'avant de la semi-remorque.

4. *Réception, immatriculation et documents de bord des véhicules*

4.1. a) *Autorité compétente en matière de réception*: l'autorité d'un Etat compétente pour tous les aspects de la réception d'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique ou de la réception individuelle d'un véhicule, pour le processus d'autorisation, pour la délivrance et, le cas échéant, le retrait de réceptions, pour la liaison avec les autorités homologues d'autres Etats, pour la désignation de Services Techniques et pour veiller et assurer à ce que les constructeurs s'acquittent de leurs obligations en matière de conformité de leur production.

b) *Service Technique*: une organisation ou un organisme désigné, le cas échéant, par l'autorité compétente en matière de réception d'un Etat comme laboratoire d'essai ou comme organisme d'évaluation de la conformité, pour effectuer des évaluations, essais ou inspections pour le compte de l'autorité en question.

c) *Réception par type*: la procédure et l'acte par lesquels l'autorité compétente d'un Etat certifie qu'un type de véhicule routier, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques qui leur sont applicables; pour la réception par type d'un véhicule routier peut également être utilisée la notion «réception globale».

d) *Réception nationale par type*: la procédure et l'acte de réception par type prévus par le droit interne d'un Etat et dont la validité est limitée au territoire de cet Etat.

e) *Réception CE par type ou homologation CE par type*: la procédure et l'acte par lesquels un Etat membre de l'Union européenne certifie qu'un type de véhicule routier, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux actes réglementaires, aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables en vertu d'une des directives visées à la rubrique 4.2. de l'article 2 et de leurs annexes.

f) *Réception individuelle, réception nationale individuelle, réception à titre isolé ou réception nationale à titre isolé d'un véhicule routier*: la procédure et l'acte par lesquels un Etat membre de l'Union européenne certifie qu'un véhicule routier donné, qu'il soit unique ou non, satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables sur base du droit interne de cet Etat et dont la validité est limitée au territoire de cet Etat.

4.2. *Directives européennes de réception*: l'ensemble des directives et règlements européens concernant la réception des véhicules routiers ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

~~4.3. a) *Mise en circulation d'un véhicule routier*: la mise en service d'un véhicule routier, en vue de sa mise en mouvement ou de son immobilisation sur la voie publique; l'immobilisation du véhicule sur la voie publique comprend le parage, l'arrêt et le stationnement.~~

~~b) *Immatriculation d'un véhicule routier*: l'autorisation administrative accordée au propriétaire d'un véhicule routier en vue de la mise en circulation de ce véhicule, comportant~~

~~1. l'attribution à ce véhicule d'un numéro d'immatriculation,~~

~~2. la délivrance pour ce véhicule d'un certificat d'immatriculation ainsi que pour les véhicules routiers non soumis au contrôle technique périodique, d'une vignette de conformité;~~

~~c) *Transcription d'un véhicule routier*: l'immatriculation au nom du nouveau propriétaire d'un véhicule routier qui a déjà été immatriculé et qui a changé de propriétaire.»~~

4.3. a) *Mise en circulation d'un véhicule routier*: la mise en service d'un véhicule routier, en vue de sa mise en mouvement ou de son immobilisation sur la voie publique; l'immobilisation du véhicule sur la voie publique comprend le parage, l'arrêt et le stationnement.

b) *Immatriculation d'un véhicule routier*: l'autorisation administrative accordée à une demande d'inscription sur un certificat d'immatriculation en vue de la mise en circulation d'un véhicule, comportant

1. l'attribution au titulaire du certificat d'immatriculation d'un numéro d'immatriculation,
2. la délivrance pour ce véhicule d'un certificat d'immatriculation au nom du titulaire ainsi que pour les véhicules routiers non soumis au contrôle technique périodique, d'une vignette de conformité;

c) Transcription d'un véhicule routier: le changement d'une des mentions pour le propriétaire ou pour le détenteur sur la partie I. du certificat d'immatriculation pour un véhicule routier immatriculé au Luxembourg.»

4.4. *Certificat de conformité communautaire d'un véhicule routier: le certificat renseignant les données caractéristiques d'un véhicule routier, délivré par le constructeur responsable pour la conformité de ce véhicule en vertu des dispositions pertinentes de l'une des directives de réception communautaires visées à la rubrique 4 .2. et certifiant que ce véhicule satisfait au moment de sa mise sur le marché à toutes les exigences de l'une de ces directives.*

4.5. a) *Certificat d'immatriculation d'un véhicule routier: le document délivré par le Ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions~~ pour documenter et attester qu'un véhicule routier est valablement immatriculé et qu'il satisfait aux exigences réglementaires et techniques qui lui sont applicables en vue de sa mise en circulation; le terme «carte d'immatriculation» est utilisé avec la même signification que le terme «certificat d'immatriculation».*

b) *Certificat d'identification d'un véhicule routier: le document délivré par le Ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions~~ pour un signe distinctif particulier ou pour un véhicule routier qui est autorisé à être mis en circulation au Luxembourg sous le couvert d'un signe distinctif particulier, ou une plaque rouge.*

~~*e) Vignette de conformité d'un véhicule routier: la vignette délivrée pour un véhicule routier mis en circulation au Luxembourg sans y être soumis au contrôle technique périodique, aux fins de documenter et attester que ce véhicule est conforme à un type de véhicule qui a été agréé dans les conditions du règlement grand ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.*~~

~~*c) Vignette de conformité d'un véhicule routier: la vignette délivrée pour un véhicule routier lors de son immatriculation au Luxembourg sans y être soumis au contrôle technique périodique, aux fins de documenter et attester que ce véhicule est conforme à un type de véhicule qui a été agréé dans les conditions du règlement modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers.*~~

4.6. a) *Détenteur d'un véhicule routier: toute personne physique ou morale autre que le propriétaire d'un véhicule routier dont les qualités sont inscrites, selon le cas, sur le certificat d'immatriculation ou sur le certificat d'identification.*

~~*b) Titulaire d'un certificat d'immatriculation: la personne physique ou morale dont les qualités sont inscrites sur le certificat d'immatriculation relatif à un véhicule routier, sans que cette personne ne soit toutefois identifiée comme étant le propriétaire de ce véhicule.*~~

~~*b) Titulaire d'un certificat d'immatriculation: la personne physique ou morale dont les qualités sont inscrites sur le certificat d'immatriculation relatif audit véhicule*~~

5. *Divers*

5.1. *Usager: le conducteur de tout véhicule, le conducteur de bestiaux, d'animaux de trait, de charge ou de selle ainsi que le piéton. Le conducteur d'un train qui traverse la voie publique à niveau n'est pas considéré comme un usager.*

5.2. *Véhicule des services de transports publics: Véhicule automoteur ou ensemble de véhicules routiers qui effectue un service de transports publics conformément à la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics, y compris les services de transports publics confinés au territoire d'une même commune ou d'un même syndicat de communes.*

5.3. *Fauteuil roulant: véhicule à deux roues au moins, destiné par construction au transport d'une personne*

à mobilité réduite:

- qui comporte une place assise;
- qui est propulsé exclusivement par l'énergie musculaire soit de la personne qui se trouve sur le véhicule, soit d'une personne qui conduit le véhicule en tant que piéton.

A défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le fauteuil roulant n'est pas considéré comme véhicule routier au sens du présent arrêté et la personne qui se trouve sur le fauteuil roulant ou qui conduit le fauteuil roulant en tant que piéton, est assimilée aux piétons.

5.4. Fauteuil roulant à moteur: véhicule à deux roues au moins, destiné par construction au transport d'une personne à mobilité réduite:

- qui comporte une place assise;
- qui est normalement propulsé par l'énergie fournie par un moteur électrique;
- dont la masse propre ne dépasse pas 300 kg;
- dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 500 kg;
- dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 15 km/h;
- dont l'aménagement technique répond aux exigences de l'article 49ter.

À défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, le fauteuil roulant à moteur n'est pas considéré comme véhicule routier au sens du présent arrêté et la personne qui se trouve sur le fauteuil roulant à moteur ou qui conduit le fauteuil roulant à moteur en tant que piéton, est assimilée aux piétons.

5.5. *Dépassement*: manœuvre effectuée par un conducteur en vue de passer à côté d'un véhicule ou d'un animal qui circulent dans le même sens, mais à vitesse plus réduite.

5.6. *Contournement*: manœuvre effectuée par un conducteur en vue de passer à côté d'un obstacle ou à côté d'un véhicule ou d'un animal qui sont immobilisés sur la voie publique.

5.7. *Véhicule arrêté*: véhicule immobilisé pendant le temps nécessaire pour le chargement ou le déchargement de personnes ou de choses.

5.8. *Véhicule en stationnement*: véhicule immobilisé au-delà du temps nécessaire pour le chargement ou le déchargement de personnes ou de choses.

5.9. *Véhicule parké*: véhicule immobilisé à un endroit signalé comme parking.

5.10. *Service urgent*: tout déplacement en véhicule qui requiert une intervention urgente pour sauver des vies humaines, pour prévenir des atteintes à l'intégrité physique de personnes, pour sauvegarder des biens, pour assurer la sûreté et la sécurité publiques et pour maintenir l'ordre public; les déplacements en véhicules de la police grand-ducale utilisés en service de protection, de maintien de l'ordre, de recherche d'auteur d'infraction ou d'infraction ainsi que les déplacements en véhicules des douanes utilisés en service de recherche d'auteur d'infraction ou d'infraction sont assimilés au service urgent.

5.11. *Ramassage scolaire*: Transport de personnes effectué par un autobus, un autocar ou une voiture automobile à personnes à destination ou en provenance d'un établissement de l'enseignement fondamental ou de l'éducation différenciée et signalé par un panneau conforme à l'article 49 sous B).

5.12. *Transport rémunéré de personnes*: transport de personnes effectué contre une rémunération couvrant au moins les frais se rapportant à la mise en circulation et à l'utilisation du véhicule.

5.13. *Feux éteints*: phase du fonctionnement des signaux colorés lumineux ou des signaux lumineux blancs où les signaux sont éteints.

5.14. *Résidence normale*: lieu où une personne demeure habituellement, c'est-à-dire pendant au moins 185 jours par année civile, en raison d'attaches personnelles et professionnelles, ou, dans le cas d'une personne sans attaches professionnelles, en raison d'attaches personnelles, révélant des liens étroits entre elle-même et le lieu où elle habite; toutefois, la résidence normale d'une personne dont les attaches professionnelles sont situées dans un lieu différent de celui de ses attaches personnelles et qui, de ce fait, est amenée à séjourner alternativement dans des lieux différents, est censée se situer au lieu de ses attaches personnelles, à condition qu'elle y retourne régulièrement; cette dernière condition

n'est pas requise lorsque la personne effectue le séjour pour l'exécution d'une mission d'une durée déterminée; la fréquentation d'une université ou d'une école n'implique pas non plus le transfert de la résidence normale.

5.15. *Signaleur*: personne chargée par l'organisateur d'une compétition sportive se déroulant sur la voie publique, d'attirer l'attention des usagers sur le déroulement de cette manifestation.

5.16. a) *Constructeur d'un véhicule routier ou d'un système, d'un composant ou d'une entité technique d'un véhicule routier*: la personne ou l'organisme responsable devant l'autorité compétente en matière de réception de véhicules routiers ainsi que de systèmes, composants et entités techniques soumis à réception, de tous les aspects du processus de réception par type d'un véhicule, d'un système, d'un composant ou d'une entité technique soumis à réception ainsi que de la conformité de leur production, cette personne ou cet organisme ne devant pourtant pas nécessairement intervenir directement à tous les stades de la construction du véhicule, du système, du composant ou de l'entité technique visé.

b) *Mandataire du constructeur d'un véhicule routier ou d'un système, d'un composant ou d'une entité technique d'un véhicule routier*: toute personne physique ou morale établie dans un Etat membre de l'Union européenne, dûment mandatée par un constructeur pour le représenter auprès de l'autorité compétente en matière de réception et agir pour son compte envers cette dernière pour toutes les questions relevant des produits de sa fabrication soumis à réception par l'autorité en question, toute référence au terme «constructeur» devant être comprise comme visant le constructeur ou son mandataire.

5.17. a) *Chargement d'un véhicule routier* : l'ensemble des choses et des marchandises transportées sur le véhicule. Ne sont, le cas échéant, pas à considérer comme chargement les équipements et accessoires du véhicule, démon-tables ou non, montés sur le véhicule et dépassant ses faces avant, arrière ou latérales.

Est également considéré comme chargement un chariot élévateur conçu pour être fixé à l'arrière d'un véhicule de la catégorie N et destiné à manœuvrer le chargement de ce véhicule.

b) *Chargement indivisible* : chargement qui ne peut, aux fins de transport par route, être divisé en plusieurs chargements sans frais ou risque de dommages importants et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masse, être transporté dans les limites réglementaires de dimensions ou de masses.

5.18. *Transport combiné* : transport de marchandises pour lequel le camion, la remorque, la semi-remorque, avec ou sans tracteur, la caisse mobile ou le conteneur d'une longueur de 6,10 m (20 pieds) et plus utilisent la route pour la partie initiale ou terminale du trajet et, pour l'autre partie, le chemin de fer ou une voie navigable, ou un parcours maritime lorsque celui-ci excède 100 kilomètres à vol d'oiseau, et effectuent le trajet initial ou terminal routier :

- soit entre le point de chargement de la marchandise et la gare ferroviaire d'embarquement appropriée la plus proche pour le trajet initial et entre la gare ferroviaire de débarquement appropriée la plus proche et le point de déchargement de la marchandise pour le trajet terminal,
- soit dans un rayon n'excédant pas 150 kilomètres à vol d'oiseau à partir du port fluvial ou maritime d'embarquement ou de débarquement.

5.19. *Opération de transport intermodal* :

1. Une opération de transport combiné définie à la rubrique 5.18. dans le cadre d'un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 m (45 pieds); ou
2. une opération de transport par voie d'eau dans le cadre d'un transport d'un ou plusieurs conteneurs ou caisses mobiles jusqu'à une longueur totale maximale de 13,72 m (45 pieds), pour autant que le trajet routier initial ou terminal ne dépasse pas 150 kilomètres sur le territoire de l'Union européenne. La distance de 150 kilomètres visée ci-dessus peut être dépassée en vue d'atteindre le terminal de transport approprié le plus proche pour le service envisagé.

5.20. *Chargeur* : une entité juridique ou personne physique ou morale désignée sur le connaissement ou sur le document de transport équivalent, en tant que chargeur et/ou au nom ou pour le compte de laquelle un

contrat de transport avec l'entreprise de transport a été conclu.

~~5.21. — Transport exceptionnel : transport par route d'un chargement indivisible ou mise en circulation d'un véhicule exceptionnel, chargé ou non, effectué sous le couvert d'une « autorisation de transport exceptionnel » individuelle délivrée par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.~~

Dispositions transitoires concernant certains véhicules:

- 1) Les véhicules automoteurs immatriculés comme tracteurs agricoles ou comme tracteurs industriels avant le 1^{er} août 2004 continuent à être considérés comme tels.

Le tracteur agricole est un véhicule automoteur, à roues ou à chenilles, ayant deux essieux au moins et une vitesse maximale par construction égale ou inférieure à 40 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation agricole, viticole ou forestière; il peut être aménagé pour transporter des personnes et des choses.

Le tracteur industriel est un véhicule automoteur, à roues ou à chenilles, ayant deux essieux au moins et une vitesse maximale par construction égale ou inférieure à 40 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils, machines ou remorques destinés à l'emploi dans l'exploitation industrielle; il peut être aménagé pour transporter des personnes et des choses.

- 2) Les véhicules automoteurs immatriculés comme véhicules utilitaires avant le 1^{er} août 2004 continuent à être considérés comme tels.

Le véhicule utilitaire est un véhicule automoteur d'une masse propre supérieure à 400 kg et d'une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3.500 kg, dont l'habitacle est aménagé de façon qu'il puisse être utilisé tant pour le transport de choses que pour le transport de personnes, pour autant qu'en transport de personnes, le véhicule ne comprenne pas plus de neuf places assises, y comprise la place du conducteur.

Le véhicule utilitaire est considéré comme véhicule automoteur destiné au transport de personnes et dénommé voiture commerciale, si sa surface de chargement est égale ou inférieure à 2,50 m²; dans ce cas le véhicule utilitaire est classé comme véhicule M1.

Le véhicule utilitaire est considéré comme véhicule automoteur destiné au transport de choses si sa surface de chargement dépasse 2,50 m²; dans ce cas, le véhicule utilitaire est classé comme véhicule N1.

- 3) a) Le cycle à moteur auxiliaire est un cycle dont le poids propre n'excède pas 400 kg et qui est pourvu soit d'un moteur auxiliaire d'une cylindrée maximum de 50 cm³ et qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 50 km/h, soit d'un moteur électrique et qui, par construction, ne dépasse pas une vitesse de 50 km/h.

b) Le motocoupé est un véhicule à trois ou quatre roues pourvu d'un moteur thermique ou électrique, ayant un poids propre maximum de 400 kg et comprenant au plus deux places assises entières.

Le motocoupé est considéré comme motorcycle s'il est pourvu soit d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm³, soit d'un moteur d'une cylindrée maximum de 50 cm³, mais qui, par construction, dépasse une vitesse de 50 km/h, soit d'un moteur électrique et qui, par construction, dépasse une vitesse de 50 km/h.

Il est considéré comme cycle à moteur auxiliaire s'il est pourvu soit d'un moteur d'une cylindrée maximum de 50 cm³ et qui, par construction, ne dépasse pas 50 km/h, soit d'un moteur électrique et qui, par construction, ne dépasse pas 50 km/h.

- 4) Tout cycle à pédalage assisté mis en circulation avant le 1^{er} février 2005 est assimilé au cycle, même si la puissance nominale continue de son moteur auxiliaire électrique dépasse 0,25 kW, sans toutefois dépasser 0,30 kW.

Art. 2bis.

Pour l'application du présent arrêté grand-ducal, les catégories et types ainsi que les sous-catégories et les sous-types de véhicules énumérés ci-dessous ont les significations suivantes:

- 1° *Véhicule M* véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes et ayant au moins quatre roues . «Au sens du présent arrêté, on entend par capacité de passagers d'un véhicule de la catégorie M, l'ensemble des passagers assis et debout pouvant être transportés, outre le conducteur .»
- 1° a) *Véhicule M1* véhicule M comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum .
- 1° b) *Véhicule M2* véhicule M comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et dont la masse maximale ne dépasse pas 5 .000 kg .
- 1° c) *Véhicule M3* véhicule M comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises et dont la masse maximale dépasse 5 .000 kg .

- 1°bis Pour les véhicules des catégories M2 et M3 ayant une capacité ne dépassant pas 22 passagers, on distingue les classes suivantes:
 - classe A: véhicules destinés au transport de passagers assis et debout;
 - classe B: véhicules destinés exclusivement au transport de passagers assis . Pour les véhicules des catégories M2 et M3 ayant une capacité supérieure à 22 passagers, on distingue les classes suivantes:
 - classe I: véhicules destinés au transport de passagers assis et debout, permettant de fréquents mouvements de passagers;
 - classe II: véhicules destinés principalement au transport de passagers assis et conçus de manière à permettre le transport de passagers debout dans le couloir ou dans une zone correspondant au maximum à deux doubles sièges;
 - classe III: véhicules destinés exclusivement au transport de passagers assis . Un véhicule des catégories M2 ou M3 ayant une capacité dépassant 22 passagers peut appartenir à une ou plusieurs des classes I, II et III .»
- 2° *Véhicule N* véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de choses et ayant au moins quatre roues .
- 2° a) *Véhicule N1* véhicule N dont la masse maximale ne dépasse pas 3 .500 kg .
- 2° b) *Véhicule N2* véhicule N dont la masse maximale dépasse 3 .500 kg sans dépasser 12 .000 kg .
- 2° c) *Véhicule N3* véhicule N dont la masse maximale dépasse 12 .000 kg .

Dans le cas d'un véhicule N conçu pour être attelé à une semi-remorque ou à une remorque à essieu central, la masse maximale à prendre en considération pour la classification est la masse à vide en ordre de marche du véhicule tractant, augmentée de la masse correspondant à la charge statique verticale maximale transférée au véhicule tractant par la semi-remorque ou par la remorque à essieu central, et, le cas échéant, augmentée de la masse maximale de chargement du véhicule tractant lui-même .

- 3° *Véhicule O* véhicule qui, du fait de sa conception et de sa construction, est destiné soit à être attelé à un véhicule tractant et à être tracté par celui-ci, un tel véhicule étant désigné par «remorque» ou «véhicule tracté», soit à être attelé à un tracteur de semi-remorque ou à un avant-train en imposant une charge statique verticale substantielle au tracteur de semi-remorque ou à l'avant-train, un tel véhicule étant désigné par «semi-remorque» .
- 3° a) *Véhicule O1* véhicule O dont la masse maximale ne dépasse pas 750 kg .
- 3° b) *Véhicule O2* véhicule O dont la masse maximale dépasse 750 kg sans dépasser 3 .500 kg .
- 3° c) *Véhicule O3* véhicule O dont la masse maximale dépasse 3 .500 kg sans dépasser 10 .000 kg .

- 3° d) *Véhicule O4* véhicule O dont la masse maximale dépasse 10 .000 kg .

Dans le cas d'un véhicule O à essieu central, du type remorque ou du type semi-remorque, la masse maximale à prendre en considération pour la classification est la masse correspondant à la charge statique verticale transmise au sol par l'essieu ou les essieux du véhicule O à essieu central lorsque celui-ci est attelé au véhicule tractant et chargé jusqu'à sa masse maximale.

- 4° Véhicule L ~~véhicule à moteur à deux ou à trois roues, jumelées ou non, à l'exception des véhicules suivants:~~
- ~~— les véhicules dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 6 km/h;~~
 - ~~— les véhicules destinés à être conduits par un piéton;~~
 - ~~— les véhicules destinés à être utilisés par des personnes avec un handicap physique;~~
 - ~~— les véhicules destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain;~~
 - ~~— les tracteurs et les machines;~~
 - ~~— les cycles à pédalage assisté.~~
- 4° a) Véhicule L1 ~~véhicule L à deux roues, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h et dont le moteur a~~
- ~~— une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne,~~
- ou ~~— une puissance nominale continue maximale ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique,~~
- le véhicule L1 étant désigné par «cyclomoteur».
- 4° b) Véhicule L2 ~~véhicule L à trois roues, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h et dont le moteur a~~
- ~~— une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à allumage commandé,~~
 - ou ~~— une puissance nette maximale ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un autre moteur à combustion interne, ou~~
 - ou ~~— une puissance nominale continue maximale ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique,~~
- le véhicule L2 étant désigné par «cyclomoteur»
- 4° c) Véhicule L3 ~~véhicule L à deux roues sans side-car, dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h ou dont le moteur a une cylindrée dépassant 50 cm³ s'il est à combustion interne, le véhicule L3 étant désigné par «motocycle».~~
- 4° d) Véhicule L4 ~~véhicule L à deux roues avec side-car, dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h ou dont le moteur a une cylindrée dépassant 50 cm³ s'il est à combustion interne, le véhicule L4 étant désigné par «motocycle».~~
- 4° e) Véhicule L5 ~~véhicule L à trois roues symétriques dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h ou dont le moteur a une cylindrée dépassant 50 cm³ s'il est à combustion interne, le véhicule L5 étant désigné par «tricycle».~~
- 4° f) Véhicule L6 ~~véhicule à moteur à quatre roues dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 45 km/h, dont la masse à vide, non comprise la masse des batteries pour les véhicules électriques, ne dépasse pas 350 kg et dont le moteur a~~
- ~~— une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il s'agit d'un moteur à allumage commandé, ou~~
 - ~~— une puissance maximale nette ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un autre moteur à combustion interne, ou~~
 - ~~— une puissance nominale continue maximale ne dépassant pas 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique,~~
- le véhicule L6 étant désigné par «quadricycle léger» et devant, sauf dispositions contraires explicites, répondre aux exigences applicables pour les véhicules L2.
- 4° g) Véhicule L7 ~~véhicule à moteur à quatre roues dont la vitesse maximale par construction dépasse 45 km/h, dont la masse à vide, non comprise la masse des batteries pour les véhicules électriques, ne dépasse pas 400 kg, resp. 550 kg pour les véhicules destinés au transport de choses, et dont le moteur a~~

une puissance maximale nette ne dépassant pas 15 kW,
le véhicule L7 étant désigné par «quadricycle» et devant, sauf dispositions
contraires explicites, répondre aux exigences applicables pour les véhicules
L5.

- 5° Véhicule T véhicule à moteur dont le mouvement et la direction sont assurés par des roues, ayant au moins deux essieux et une vitesse maximale par construction égale ou supérieure à 6 km/h, dont la fonction réside essentiellement dans sa puissance de traction et qui est spécialement conçu pour tirer, pousser, porter ou actionner certains outils ou équipements interchangeables destinés notamment à des usages agricoles ou forestiers, ou tracter des remorques; il peut être aménagé pour transporter une charge et/ou il peut être équipé de sièges pour le transport de personnes, le véhicule T étant désigné par «tracteur à roues».
- 5° a) Véhicule T1 véhicule T, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la voie minimale de l'essieu le plus proche du conducteur est égale ou supérieure à 1.150 mm, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et dont la garde au sol ne dépasse pas 1.000 mm, sachant que dans le cas particulier des véhicules T1 à position de conducteur réversible, soit à siège et à volant réversibles, l'essieu le plus proche du conducteur est celui qui est équipé des pneumatiques du plus grand diamètre.
- 5° b) Véhicule T2 véhicule T, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, dont la voie minimale est inférieure à 1.150 mm, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et dont la garde au sol ne dépasse pas 600 mm; toutefois, lorsque la valeur de la hauteur du centre de gravité du véhicule, mesurée par rapport au sol selon la norme ISO 789-6:1982, divisée par la moyenne des voies minimales de chaque essieu est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction du véhicule ne doit pas dépasser 30 km/h.
- 5° c) Véhicule T3 véhicule T, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h et dont la masse à vide en ordre de marche ne dépasse pas 600 kg.
- 5° d) Véhicule T4 véhicule T spécial autre que les véhicules T1, T2 et T3, dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h.
- 5° e) Véhicule T4.1 véhicule T4 conçu pour travailler des cultures hautes en ligne, telles que la vigne; ce véhicule est caractérisé par un châssis ou une partie de châssis surélevée, de telle sorte qu'il peut circuler parallèlement aux lignes de culture avec les roues droites et gauches de part et d'autre d'une ou de plusieurs lignes; il est conçu pour porter ou animer des outils qui peuvent être fixés à l'avant, entre les essieux, à l'arrière ou sur une plate-forme; lorsque le véhicule est en position de travail, la garde au sol mesurée dans le plan vertical des lignes de culture dépasse 1.000 mm; lorsque la hauteur du centre de gravité du véhicule, mesurée par rapport au sol selon la norme ISO 789-6:1982, en utilisant des pneus de monte normale, divisée par la moyenne des voies minimales de l'ensemble des essieux est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction du véhicule ne doit pas dépasser 30 km/h; le véhicule T4.1 est désigné par «tracteur enjambeur».
- 5° f) Véhicule T4.2 véhicule T4 se caractérisant par ses dimensions importantes, plus spécialement destiné à travailler dans de grandes surfaces agricoles; le véhicule T4.2 est désigné par «tracteur de grande largeur».
- 5° g) Véhicule T4.3 véhicule T4 à quatre roues motrices, dont les équipements interchangeables sont destinés à l'usage agricole ou forestier, se caractérisant par un châssis porteur, équipé d'une ou de plusieurs prises de force, ayant une masse techniquement admissible ne dépassant pas 10.000 kg, le rapport entre cette masse et la masse à vide en ordre de marche étant inférieure à 2,5 et ayant un centre de gravité (mesuré par rapport au sol en utilisant des pneus de monte normale) qui ne dépasse pas 850 mm;

| | | |
|-------|--|---|
| | | le véhicule T4.3 est désigné par «tracteur à basse garde au sol». |
| 5° h) | <i>Véhicule T5</i> | véhicule T dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h; le véhicule T5 est désigné par «tracteur à grande vitesse». |
| 6° | <i>Véhicule C</i> | véhicule à moteur, dont le mouvement et la direction sont assurés par des chenilles et répondant par ailleurs aux critères de la définition du véhicule T; le véhicule C est désigné par «tracteur à chenilles». |
| 6° a) | <i>Véhicule C1</i> | véhicule C, défini par analogie au véhicule T1. |
| 6° b) | <i>Véhicule C2</i> | véhicule C, défini par analogie au véhicule T2. |
| 6° c) | <i>Véhicule C3</i> | véhicule C, défini par analogie au véhicule T3. |
| 6° d) | <i>Véhicule C4.1</i> | véhicule C, défini par analogie au véhicule T4. 1. |
| 6° e) | <i>Véhicule C5</i> | véhicule C, défini par analogie au véhicule T5. |
| 7° | <i>Véhicule R</i> | remorque destinée à être attelée à un véhicule T. |
| 7° a) | <i>Véhicule Ra</i> | véhicule R conçu pour une vitesse maximale inférieure ou égale à 40 km/h. |
| 7° b) | <i>Véhicule Rb</i> | véhicule R conçu pour une vitesse maximale supérieure à 40 km/h. |
| 7° c) | <i>Véhicule Ra1/ Rb1</i> | véhicule Ra respectivement Rb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 1.500 kg. |
| 7° d) | <i>Véhicule Ra2/ Rb2</i> | véhicule Ra respectivement Rb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 1.500 kg et inférieure ou égale à 3.500 kg. |
| 7° e) | <i>Véhicule Ra3/ Rb3</i> | véhicule Ra respectivement Rb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3.500 kg et inférieure ou égale à 21.000 kg. |
| 7° f) | <i>Véhicule Ra4/ Rb4</i> | véhicule Ra respectivement Rb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 21.000 kg. |
| 8° | <i>Véhicule S</i> | engin interchangeable destiné à être attelé à un véhicule T aux fins d'un usage agricole ou forestier. |
| 8° a) | <i>Véhicule Sa</i> | véhicule S conçu pour une vitesse maximale inférieure ou égale à 40 km/h. |
| 8° b) | <i>Véhicule Sb</i> | véhicule S conçu pour une vitesse maximale supérieure à 40 km/h. |
| 8° c) | <i>Véhicule</i> ——— <i>Sa1/ Sb1</i> | véhicule Sa respectivement Sb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 3.500 kg. |
| 8° d) | <i>Véhicule</i> ——— <i>Sa2/ Sb2</i> | véhicule Sa respectivement Sb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3.500 kg.» |
| 4° | <i>Véhicule L</i> | Véhicule à moteur à deux, trois ou quatre roues, jumelées ou non, y compris les vélos à moteur, les cyclomoteurs à deux ou trois roues, les motocycles à deux ou trois roues, les motocycles avec side-car, les quads routiers légers et lourds et les quadrimobiles légers et lourds. Les véhicules suivants sont exclus de la présente catégorie de véhicules: <ul style="list-style-type: none"> - les véhicules dont la vitesse maximale par construction ≤ 6 km/h ; - les véhicules destinés à être conduits par un piéton; - les véhicules destinés aux compétitions, sur route ou tout terrain; - les tracteurs et les machines. |
| 4°1 | <i>Véhicule L1e</i> | Véhicule L à deux roues, qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes : <ul style="list-style-type: none"> - vitesse maximale par construction ≤ 45 km/h, et - masse maximale = masse techniquement admissible déclarée par le constructeur, et - moteur ayant : |

- une cylindrée $\leq 50 \text{ cm}^3$ si un moteur PI à combustion interne fait partie de la configuration de propulsion du véhicule, et
- une puissance nette maximale $\leq 4 \text{ kW}$ s'il s'agit d'un autre moteur à combustion, ou
- une puissance nominale continue maximale $\leq 4 \text{ kW}$, s'il s'agit d'un moteur électrique.

4°1a) Véhicule L1e-A Véhicule L1e, qui doit répondre aux critères supplémentaires suivants :

- vélos à pédalage équipés d'un mode de propulsion auxiliaire dans le but premier d'aider au pédalage, et
- alimentation du système auxiliaire de propulsion est interrompue lorsque le véhicule atteint une vitesse de 25 km/h, et
- moteur ayant :
 - une puissance nette maximale $\leq 1 \text{ kW}$ s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou – une puissance nominale continue maximale $\leq 1 \text{ kW}$ s'il s'agit d'un moteur électrique.

Un vélo à moteur à trois ou quatre roues répondant aux critères spécifiques précités est considéré comme techniquement équivalent à un véhicule L1e-A à deux roues.

4°1b) Véhicule L1e-B Véhicule L1e qui ne peut être classé en fonction des critères de la catégorie de véhicule L1e-A.

4°2 Véhicule L2e Véhicule L à trois roues qui doit répondre aux critères supplémentaires suivants :

- vitesse maximale par construction $\leq 45 \text{ km/h}$, et
- masse en ordre de marche $\leq 270 \text{ kg}$, et
- véhicule équipé de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et
- moteur ayant :
 - une cylindrée $\leq 50 \text{ cm}^3$ si un moteur PI à combustion interne ou une cylindrée $\leq 500 \text{ cm}^3$ si un moteur CI à combustion fait partie de la configuration de propulsion du véhicule, et
 - une puissance nette maximale $\leq 4 \text{ kW}$ s'il s'agit d'un autre moteur à combustion, ou
 - une puissance nominale continue maximale $\leq 4 \text{ kW}$ s'il s'agit d'un moteur électrique.

4°2a) Véhicule L2e-P Véhicule L2e, autre que ceux conformes aux critères spécifiques de classement du véhicule L2e-U.

4°2b) Véhicule L2e-U Véhicule L2e conçu exclusivement pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants :

$$e) \text{ longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$$

- f) ou toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et
- g) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et
- h) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.

| | | |
|-------|------------------|---|
| 4°3 | Véhicule L3e | Véhicule L à deux roues qui ne peut être classé comme véhicule L1e et dont la masse maximale = masse techniquement admissible déclarée par le constructeur. |
| 4°3a) | Véhicule L3e-A1 | <p>Véhicule L3e qui doit répondre aux critères supplémentaires suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rapport puissance/poids ≤ 0.1 kW/kg, et - moteur ayant : <ul style="list-style-type: none"> - une cylindrée ≤ 125 cm³, et <ul style="list-style-type: none"> - une puissance nette maximale ≤ 11 kW s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou - une puissance nominale continue maximale ≤ 4 kW s'il s'agit d'un moteur électrique. |
| 4°3b) | Véhicule L3e-A1E | <p>Véhicule L3e-A1 qui doit répondre en plus aux exigences supplémentaires suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - hauteur de selle ≥ 900 mm, et - garde au sol ≥ 310 mm, et - rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 6,0$, et - masse en ordre de marche + masse de la batterie de propulsion en cas de propulsion électrique ou hybride < 140 kg, et - pas de place assise pour un passager. |
| 4°3c) | Véhicule L3e-A1T | <p>Véhicule L3e-A1 qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - hauteur de selle ≤ 700 mm, et - garde au sol ≥ 280 mm, et - capacité du réservoir < 4 l, et - rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 7,5$, et - masse en ordre de marche < 100 kg, et - pas de place assise pour un passager. |
| 4°3d) | Véhicule L3e-A2 | <p>Véhicule L3e qui ne correspond pas aux critères d'un véhicule L3e-A1 et qui doit répondre aux critères supplémentaires suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - rapport puissance/poids $\leq 0,2$ kW/kg, et |

- non dérivé d'un véhicule équipé d'un moteur de plus du double de sa puissance, et
 - moteur ayant :
 - une puissance nette maximale ≤ 35 kW s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou
 - une puissance nominale continue maximale ≤ 35 kW s'il s'agit d'un moteur électrique.
- 4°3e) Véhicule L3e-A2E Véhicule L3e-A2 qui doit répondre en plus aux exigences supplémentaires suivantes :
- hauteur de selle ≥ 900 mm, et
 - garde au sol ≥ 310 mm, et
 - rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 0,6$, et
 - masse en ordre de marche + masse de la batterie de propulsion en cas de propulsion électrique ou hybride < 140 kg, et
 - pas de place assise pour un passager.
- 4°3f) Véhicule L3e-A2T Véhicule L3e-A2 qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :
- hauteur de selle ≤ 700 mm, et
 - garde au sol ≥ 280 mm, et
 - capacité du réservoir < 4 l, et
 - rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 7,5$, et
 - masse en ordre de marche < 100 kg, et
 - pas de place assise pour un passager.
- 4°3g) Véhicule L3e-A3 Véhicule L3e qui ne répond pas aux critères de classement d'un véhicule L3e-A1 ou L3e-A2.
- 4°3h) Véhicule L3e-A3E Véhicule L3e-A3 qui doit répondre en plus aux exigences supplémentaires suivantes :
- hauteur de selle ≥ 900 mm, et
 - garde au sol ≥ 310 mm, et
 - rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 6,0$, et
 - masse en ordre de marche + masse de la batterie de propulsion en cas de propulsion électrique ou hybride < 140 kg, et
 - pas de place assise pour un passager.

- 4°3i) Véhicule L3e-A3T Véhicule L3e-A3 qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :
- hauteur de selle ≤ 700 mm, et
 - garde au sol ≥ 280 mm, et
 - capacité du réservoir < 4 l, et
 - rapport total de transmission dans la plus grande vitesse (rapport primaire de transmission x rapport secondaire de transmission dans la plus grande vitesse x rapport de pont) $\geq 7,5$, et
 - masse en ordre de marche < 100 kg, et
 - pas de place assise pour un passager.
- 4°4 Véhicule L4e Véhicule L motorisé de base répondant aux critères de classement des différentes catégories et sous-catégories d'un véhicule L3e, et
- véhicule motorisé de base avec un side-car, et
 - équipé de quatre places assises au maximum, y compris celle du conducteur du motocycle avec side-car, et
 - équipé de deux places assises au maximum pour les passagers du side-car, et
 - masse maximale = masse techniquement admissible déclarée par le constructeur.
- 4°5 Véhicule L5e Véhicule L à trois roues qui ne peut être classé comme véhicule L2e et qui répond au critère suivant :
- une masse en ordre de marche ≤ 1000 kg.
- 4°5a) Véhicule L5e-A Véhicule L5e autre que ceux répondant aux critères spécifiques de classement du véhicule L5e-B et qui est équipé de cinq places assises au minimum, y compris celle du conducteur.
- 4°5b) Véhicule L5e-B Véhicule L5e qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :
- conçu comme un véhicule utilitaire et caractérisé par un habitacle fermé, accessible par au maximum trois côtés, et
 - équipé de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et
 - véhicule exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants :
 - e) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$, ou
 - f) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et
 - g) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et

h) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.

- 4°6 Véhicule L6e Véhicule L, à quatre roues qui doit répondre aux exigences suivantes :
- vitesse maximale par construction ≤ 45 km/h, et
 - masse en ordre de marche ≤ 425 kg, et
 - équipé de deux places assises au maximum, y compris celle du conducteur, et
 - moteur ayant :
 - une cylindrée ≤ 50 cm³ s'il s'agit d'un moteur PI ou une cylindrée ≤ 500 cm³ si un moteur CI fait partie de la configuration de propulsion du véhicule.
- 4°6a) Véhicule L6e-A Véhicule L6e qui ne répond pas aux critères de classement spécifiques d'un véhicule L6e-B, et
- moteur ayant :
 - une puissance nette maximale ≤ 4 kW, s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou
 - une puissance nominale continue maximale ≤ 4 kW, s'il s'agit d'un moteur électrique.
- 4°6b) Véhicule L6e-B Véhicule L6e avec un habitacle fermé accessible par au maximum trois côtés et dont le moteur a :
- une puissance nette maximale ≤ 6 kW s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou
 - une puissance nominale continue maximale ≤ 6 kW, s'il s'agit d'un moteur électrique.
- 4°6c) Véhicule L6e-BP Véhicule L6e-B principalement conçu pour le transport de passagers, et véhicule L6e-B autre que ceux conformes aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L6e-BU.
- 4°6d) Véhicule L6e-BU Véhicule L6e-B exclusivement conçu pour le transport de marchandises, muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants :
- e) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$
 - f) ou toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus utilisée pour le montage de machines et/ou d'équipements, et
 - g) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et
 - h) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.

| | | |
|-------|-----------------|--|
| 4°7 | Véhicule L7e | Véhicule L à quatre roues qui ne répond pas aux critères de classement d'un véhicule L6e, avec une masse à vide ≤ 450 kg pour le transport de passagers, respectivement ≤ 600 kg pour les véhicules destinés au transport de marchandises. |
| 4°7a) | Véhicule L7e-A | <p>Véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-B ou L7e-C, qui est conçu pour le transport de passagers uniquement et dont le moteur a :</p> <ul style="list-style-type: none"> - une puissance nette maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou - une puissance nominale continue maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur électrique. |
| 4°7b) | Véhicule L7e-A1 | <p>Véhicule L7e-A qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au maximum deux places assises à califourchon, y compris celle du conducteur, et - guidon de direction. |
| 4°7c) | Véhicule L7e-A2 | Véhicule L7e-A qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-A1, et qui est équipé par au maximum deux places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur. |
| 4°7d) | Véhicule L7e-B | Véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-C et qui a une garde au sol ≥ 180 mm. |
| 4°7e) | Véhicule L7e-B1 | <p>Véhicule L7e-B qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au maximum deux places assises à califourchon, y compris celle du conducteur, et - équipé d'un guidon de direction, et - vitesse maximale du véhicule par construction ≤ 90 km/h, et - rapport d'empattement/garde au sol ≤ 6. |
| 4°7f) | Véhicule L7e-B2 | <p>Véhicule L7e-B autre qu'un véhicule L7e-B1 et qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - au maximum trois places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon dont deux sont côte à côte, y compris celle du conducteur, et - un rapport empattement/garde ≤ 8, - moteur ayant : <ul style="list-style-type: none"> - puissance nette maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou - puissance nominale continue maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur électrique. |
| 4°7g) | Véhicule L7e-C | <p>Véhicule L7e qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-B et qui doit répondre aux exigences supplémentaires suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - vitesse maximale du véhicule par construction ≤ 90 km/h, et - habitacle fermé accessible par au maximum trois côtés, |

- moteur ayant :
 - puissance nette maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur à combustion, ou
 - puissance nominale continue maximale ≤ 15 kW, s'il s'agit d'un moteur électrique.

4°7h) Véhicule L7e-CP Véhicule L7e-C qui ne répond pas aux critères spécifiques de classement d'un véhicule L7e-CU et qui dispose au maximum de quatre places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur.

4°7i) Véhicule L7e-CU Véhicule L7e exclusivement conçu pour le transport de marchandises, qui dispose au maximum de deux places assises sur lesquelles les personnes ne sont pas à califourchon, y compris celle du conducteur.

Le véhicule L7e-CU doit être muni d'une plateforme de chargement ouverte ou fermée, pratiquement plane et horizontale répondant aux critères suivants :

- e) $\text{longueur}_{\text{plateforme}} \times \text{largeur}_{\text{plateforme}} \geq 0,3 \times \text{longueur}_{\text{véhicule}} \times \text{largeur}_{\text{véhicule}}$, ou
- f) toute superficie de chargement équivalente correspondant à la définition ci-dessus conçue pour le montage de machines et/ou d'équipements, et
- g) conçu avec une plateforme qui est clairement séparée par une cloison rigide isolant la zone réservée aux occupants du véhicule, et
- h) la superficie de chargement peut transporter un volume minimal représenté par un cube de 600 mm de côté.

5° Véhicule T Tracteur à roues ; chaque catégorie de tracteur à roues décrite aux points 5° a) à 5°g) est indiquée, à la fin, d'une lettre « a » ou « b », en fonction de sa vitesse par construction :

- « a » pour les tracteurs à roues conçus pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h,
- « b » pour les tracteurs à roues conçus pour une vitesse supérieure à 40 km/h.

5° a) Véhicule T1 Véhicule T, dont la voie minimale de l'essieu le plus proche du conducteur est égale ou supérieure à 1.150 mm, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et dont la garde au sol ne dépasse pas 1.000 mm, sachant que dans le cas particulier des véhicules T1 à position de conducteur réversible, soit à siège et à volant réversibles, l'essieu le plus proche du conducteur est celui qui est équipé des pneumatiques du plus grand diamètre.

5° b) Véhicule T2 Véhicule T, dont la voie minimale est inférieure à 1.150 mm, dont la masse à vide en ordre de marche dépasse 600 kg et dont la garde au sol ne dépasse

pas 600 mm ; toutefois, lorsque la valeur de la hauteur du centre de gravité du véhicule, mesurée par rapport au sol selon la norme ISO 789-6:1982, divisée par la moyenne des voies minimales de chaque essieu est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction du véhicule ne doit pas dépasser 30 km/h .

- 5° c) Véhicule T3 Véhicule T, dont la masse à vide en ordre de marche ne dépasse pas 600 kg.
- 5° d) Véhicule T4 Véhicule T spécial autre que les véhicules T1, T2 et T3.
- 5° e) Véhicule T4.1 Véhicule T4 conçu pour travailler des cultures hautes en ligne, telles que la vigne; ce véhicule est caractérisé par un châssis ou une partie de châssis surélevée, de telle sorte qu'il peut circuler parallèlement aux lignes de culture avec les roues droites et gauches de part et d'autre d'une ou de plusieurs lignes; il est conçu pour porter ou animer des outils qui peuvent être fixés à l'avant, entre les essieux, à l'arrière ou sur une plateforme; lorsque le véhicule est en position de travail, la garde au sol mesurée dans le plan vertical des lignes de culture dépasse 1.000 mm ; lorsque la hauteur du centre de gravité du véhicule, mesurée par rapport au sol selon la norme ISO 789-6:1982, en utilisant des pneus de monte normale, divisée par la moyenne des voies minimales de l'ensemble des essieux est supérieure à 0,90, la vitesse maximale par construction du véhicule ne doit pas dépasser 30 km/h.
- 5° f) Véhicule T4.2 Véhicule T4 se caractérisant par ses dimensions importantes, plus spécialement destiné à travailler dans de grandes surfaces agricoles.
- 5° g) Véhicule T4.3 Véhicule T4 à quatre roues motrices, dont les équipements interchangeables sont destinés à l'usage agricole ou forestier, se caractérisant par un châssis porteur, équipé d'une ou de plusieurs prises de force, ayant une masse techniquement admissible ≤ 10.000 kg, le rapport entre cette masse et la masse à vide en ordre de marche étant inférieure à 2.500 kg et ayant un centre de gravité mesuré par rapport au sol en utilisant des pneus de monte normale qui ne dépasse pas 850 mm.
- 6° Véhicule C Véhicule à moteur, qui comprend les tracteurs à chenilles dont le mouvement est assuré par des chenilles ou par une combinaison de roues et de chenilles, et dont les sous-catégories sont définies par analogie à celles de la catégorie T.
- 7° Véhicule R Remorque destinée à être attelée à un véhicule T ; chaque catégorie de remorque décrite aux points 7°a) à 7°d) est indiquée, à la fin, d'une lettre « a » ou « b », en fonction de la vitesse pour laquelle la remorque a été conçue :
- « a » pour les remorques conçues pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h,
 - « b » pour les remorques conçues pour une vitesse supérieure à 40 km/h ;
- 7°a) Véhicule R1 Véhicule R dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 1500 kg.

- | | | |
|-------|-------------|---|
| 7° b) | Véhicule R2 | Véhicule R dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 1.500 kg et inférieure ou égale à 3.500 kg. |
| 7° c) | Véhicule R3 | Véhicule R dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3.500 kg et inférieure ou égale à 21.000 kg. |
| 7° d) | Véhicule R4 | Véhicule R dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 21.000 kg. |
| 8° | Véhicule S | <p>Engin interchangeable destiné à être attelé à un véhicule T aux fins d'un usage agricole ou forestier. Chaque catégorie d'engin interchangeable tracté est indiquée, à la fin, d'une lettre «a» ou «b», en fonction de la vitesse pour laquelle l'engin a été conçu :</p> <ul style="list-style-type: none"> - «a» pour les engins interchangeables tractés conçus pour une vitesse inférieure ou égale à 40 km/h, - «b» pour les engins interchangeables tractés conçus pour une vitesse supérieure à 40 km/h ; |
| 8° a) | Véhicule S1 | Véhicule S dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 3.500 kg. |
| 8°b) | Véhicule S2 | Véhicule S dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3.500 kg. » |

Chapitre III.- Aménagement des véhicules et de leurs chargements

1^{re} section. – Des dimensions des véhicules et de leurs chargements

Art. 3.

La largeur d'un véhicule routier en circulation, soit sa largeur déterminée en vertu des dispositions de l'article 2, paragraphe 3, rubrique 3.3., lettre b), ne doit pas dépasser :

- 1 mètre pour les micro-véhicules électriques, les cycles à deux roues et les véhicules assimilés à ceux-ci, ainsi que pour les véhicules ~~L1~~ L1e (cyclomoteurs) ;
- 2 mètres pour les cycles à plus de deux roues et les véhicules assimilés à ceux-ci ainsi que pour les véhicules ~~L2~~ L2e (cyclomoteurs à trois roues), ~~L3~~ L3e (motocycles), ~~L4~~ L4e (motocycles avec side-car), ~~L5~~ L5e (tricycles), ~~L6~~ L6e (quadricycles légers) et ~~L7~~ L7e (quadricycles) ;
- 2,60 mètres pour les véhicules conditionnés ou transportant des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés ;
- 2,55 mètres pour tous les autres véhicules.

Toutefois, la largeur maximale des véhicules routiers suivants est de 3 mètres :

- a) les véhicules routiers de génie civil ;
- b) les véhicules routiers à usage public spécial ;
- c) les machines ;
- d) les tracteurs munis d'un équipement spécial ;
- e) les tracteurs dont le dépassement de la largeur de 2,55 mètres est exclusivement dû au montage de pneumatiques, de chenilles en caoutchouc ou de configurations à deux pneumatiques nécessaires à la protection du sol, y compris les systèmes anti-projections, à condition que la largeur de la structure permanente du véhicule soit limitée à 2,55 mètres ;
- f) les véhicules routiers traînés ;

- g) les remorques de tracteur dont le dépassement de la largeur de 2,55 mètres est exclusivement dû à l'une des circonstances suivantes :
- l'utilisation de configurations de pneumatiques visant à protéger le sol, à condition que le véhicule puisse également être équipé d'au moins un jeu de pneumatiques pour lequel sa largeur ne dépasse pas 2,55 mètres. Lorsque le véhicule peut également être équipé d'au moins un jeu de pneumatiques avec lequel sa largeur ne dépasse pas 2,55 mètres, les systèmes anti-projections, si le véhicule en est équipé, doivent être tels que la largeur du véhicule soit limitée à 2,55 mètres ;
 - la présence d'outils nécessaires au fonctionnement du véhicule et conformes aux dispositions mettant en œuvre la directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 mai 2006 relative aux machines et modifiant la directive 95/16/CE (refonte).
- h) les engins interchangeables tractés.

~~La largeur des véhicules visés par les lettres a) à h) peut dépasser 3 mètres, à condition que le véhicule soit mis ou maintenu en circulation sous le couvert de l'autorisation prévue à l'article 7.~~

~~Sans préjudice des dispositions de l'alinéa qui précède, les maxima prévus au présent article ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée. Sans préjudice des dispositions de l'alinéa qui précède, les maxima prévus au présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.~~ Il en est de même pour les véhicules visés par les lettres a) et b), à condition pour ces derniers véhicules qu'ils soient conduits à vide et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.

Les véhicules routiers qui, du point de vue de la largeur, répondent aux dispositions des directives et règlements européens de réception, sont réputés satisfaire aux prescriptions de l'alinéa 1^{er}.

Art. 4.

La longueur d'un véhicule routier en circulation ne tractant pas une remorque ou un véhicule traîné, soit sa longueur déterminée en vertu des dispositions de l'article 2, paragraphe 3, rubrique 3.3., lettre a), ne doit pas dépasser :

- | | |
|--|----------------|
| a) pour un micro-véhicule électrique | 1,50 mètre ; |
| b) pour un cycle ou un véhicule assimilé à un cycle, à l'exception du micro-véhicule électrique, ainsi que pour un véhicule L1 L1e (cyclomoteur), L2 L2e (cyclomoteur à trois roues), L3 L3e (motocycle), L4 L4e (motocycle avec side-car), L5 L5e (tricycle), L6 L6e (quadricycle léger) ou L7 L7e (quadricycle) | 4,00 mètres ; |
| c) pour un véhicule automoteur autre que les véhicules automoteurs visés sous a) et b) et autre qu'un véhicule M2 et M3 (autobus, autocar) | 12,00 mètres ; |
| d) pour un véhicule M2 ou M3 (autobus, autocar) non articulé | |
| - à deux essieux | 13,50 mètres ; |
| - à plus de deux essieux | 15,00 mètres ; |
| e) pour un véhicule M2 ou M3 (autobus, autocar) articulé | 18,75 mètres. |

La longueur d'un véhicule tracté en circulation, soit sa longueur déterminée en vertu des dispositions de l'article 2, paragraphe 3, rubrique 3.3., lettre a), ne doit pas dépasser :

- | | |
|---|----------------|
| a) pour une remorque | 12,00 mètres ; |
| b) pour un véhicule routier traîné | 12,00 mètres ; |
| c) pour une semi-remorque immatriculée à partir du 1 ^{er} janvier 1993 : | |
| - la distance entre l'axe du pivot d'attelage et la face arrière du véhicule, augmentée de la longueur des pare-chocs ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, à l'exception des dispositifs et équipements repris au tableau I de l'appendice 1 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la | |

- réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil 12,00 mètres;
- le rayon d'encombrement avant 2,04 mètres.

La longueur d'un ensemble de véhicules routiers couplés en circulation, soit sa longueur déterminée en vertu des dispositions de l'article 2, paragraphe 3, rubrique 3.3., lettre a), ne doit pas dépasser :

- a) pour un véhicule articulé 16,50 mètres ;
- b) pour un train routier 18,75 mètres ;
- c) pour un véhicule M2 ou M3 (autobus, autocar) tractant une remorque 18,75 mètres ;
- d) pour un véhicule automoteur traînant un ou plusieurs véhicules traînés 25,00 mètres .

Par dérogation aux dispositions des lettres a) et b) de l'alinéa précédent, un véhicule articulé ou un train routier transportant des conteneurs ou des caisses mobiles d'une longueur de 13,72 mètres (45 pieds) et effectuant des opérations de transport intermodal peuvent dépasser leur longueur maximale, y inclus le conteneur ou la caisse mobile, de 15 centimètres.

Sans préjudice de ce qui précède, la longueur d'un véhicule articulé transportant un conteneur ou une caisse mobile d'une longueur de 13,72 mètres (45 pieds), visé par la Décision M (2014) 5 du Comité de Ministres Benelux relative au transport transfrontalier de conteneurs de maximum 45 pieds sur le territoire des pays du Benelux, ne doit pas dépasser, y inclus le conteneur, 17,30 mètres.

Aucun équipement ou accessoire, démontable ou non, faisant saillie sur la face avant ou arrière d'un véhicule routier ne peut dépasser une de ces faces de plus de 2 mètres. Toutefois, les équipements et accessoires destinés à être utilisés dans les exploitations agricoles peuvent dépasser la face arrière du véhicule de 5 mètres au maximum.

Par dérogation à ce qui précède, les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques qui satisfont aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 8ter ainsi qu'à l'article 9bis 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 telle qu'elle a été modifiée et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE précitée, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues aux alinéas 1, 2 et 3, afin de permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou ensembles de véhicules, sans pour autant augmenter la longueur de la zone de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules.

Tout véhicule routier automoteur et tout ensemble de véhicules routiers couplés doit, en mouvement, pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,5 mètres et d'un rayon intérieur de 5,3 mètres. Un autobus ou un autocar doit en outre satisfaire à l'exigence que s'il entre dans la surface circulaire décrite ci-avant, à partir d'une approche en ligne droite, aucun de ses éléments ne peut déborder de plus de 0,60 mètre un plan vertical dirigé vers l'extérieur du cercle, établi par le marquage d'une ligne au sol, le véhicule étant immobile et, dans le cas d'un autobus articulé, les deux parties rigides étant alignées sur le plan.

La distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal d'un train routier

- entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule automoteur et l'avant de la remorque est de 15,65 mètres ;
- entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble est de 16,40 mètres.

La distance entre l'essieu arrière d'un camion et l'essieu avant de la remorque y accouplée ne doit pas être inférieure à 3 mètres.

Les véhicules routiers qui, du point de vue de la longueur, répondent aux dispositions des directives et règlements européens de réception, sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article.

Tout véhicule routier ou tout ensemble de véhicules routiers couplés dont la longueur hors-tout dépasse 18,75 mètres, y compris le chargement et tous les accessoires, démontables ou non, doit être muni à sa face plus arrière d'un panneau rectangulaire de couleur jaune d'une longueur d'au moins 50 centimètres et d'une

largeur d'au moins 15 centimètres, dont le bord est constitué d'une bande noire d'une largeur de 1 centimètre, comportant en couleur noire l'inscription « Véhicule long », écrite en lettres d'une hauteur d'au moins 10 centimètres et d'une épaisseur de trait d'au moins 1 centimètre.

~~Les maxima prévus au présent article ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée ; il en est de même des véhicules de génie civil ou à usage public spécial à condition pour ces derniers véhicules qu'ils soient conduits à vide et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.~~

~~Les maxima prévus au présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée ; ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale ; il en est de même des véhicules de génie civil ou à usage public spécial à condition pour ces derniers véhicules qu'ils soient conduits à vide et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.~~

Art. 4bis.

Par dérogation aux dispositions de l'article 4,

- les véhicules articulés dont la semi-remorque a été mise en circulation pour la première fois avant le 1^{er} janvier 1991 et qui ne satisfont pas aux dispositions du « septième alinéa de l'article 4 », peuvent être maintenus en circulation à condition de ne pas dépasser une longueur totale de 15,50 « mètres »;
- les trains routiers mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} mars 1999 et dont la longueur ne dépasse pas 18,35 « mètres », ne doivent comporter qu'une distance de 16 « mètres » entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement, derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble.

Art. 5. (Abrogé par le règl. g.-d du 25 juillet 2015)

Art. 6.

La hauteur d'un véhicule routier en circulation, soit sa hauteur déterminée en vertu des dispositions de l'article 2, paragraphe 3, rubrique 3.3., lettre c), ne doit pas dépasser :

- 2,5 mètres pour un cycle à deux roues et un véhicule y assimilé ainsi que pour un véhicule ~~L1~~ L1e (cyclomoteur), ~~L2~~ L2e (cyclomoteur à trois roues), ~~L3~~ L3e (motocycle), ~~L4~~ L4e (motocycle avec side-car), ~~L5~~ L5e (tricycle), ~~L6~~ L6e (quadricycle léger) ou ~~L7~~ L7e (quadricycles) ;
- 4 mètres pour tous les autres véhicules.

Les véhicules routiers qui, du point de vue de la hauteur, répondent aux dispositions des directives et règlements européens de réception, sont réputés satisfaire aux prescriptions de l'alinéa 1^{er}.

~~Les maxima prévus au présent article ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée ; il en est de même des véhicules de génie civil ou à usage public spécial à condition pour ces derniers véhicules qu'ils soient conduits à vide et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.~~

~~Les maxima prévus au présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale ; il en est de même des véhicules de génie civil ou à usage public spécial à condition pour ces derniers véhicules qu'ils soient conduits à vide et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.~~

Art. 7.

Le ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions~~ peut, dans des cas exceptionnels, en vue de l'immatriculation d'un véhicule routier, accorder des autorisations individuelles augmentant les maxima prévus aux articles 3 à 6 et en arrêter les conditions. ~~En outre, il peut accorder, dans des cas exceptionnels, en vue d'une~~

~~mise en circulation d'un véhicule routier non destiné au transport rémunéré de choses, des « autorisations de circuler » augmentant les maxima prévus aux articles 3 à 6, et en arrêter les conditions.~~ Toutefois, la mise en circulation d'un tel véhicule est uniquement autorisée sous le couvert d'une autorisation spéciale établie conformément aux dispositions du règlement grand-ducal du XXXX relatif aux transports et circulations exceptionnels soumis à des autorisations spéciales sur les voies publiques.

En cas d'urgence risquant de porter atteinte à la sécurité et à la santé publiques, le ministre peut dispenser temporairement un véhicule de l'autorisation ~~spéciale de circuler~~ visée à l'alinéa 1^{er}.

Une autorisation ~~spéciale telle que mentionnée à l'alinéa 1^{er} de circuler~~ n'est pas requise pour les tracteurs et machines immatriculés avant le 1^{er} janvier 2021 pour lesquels le propriétaire ou le détenteur peut se prévaloir d'un certificat d'immatriculation dans lequel les dimensions dépassant les limites maximales prévues aux articles 3 à 6 sont inscrites au champ de remarques.

Art. 8.

1. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1. de l'article 12, le chargement d'un véhicule routier doit être disposé et fixé et, au besoin, être bloqué, verrouillé ou arrimé de manière qu'il ne puisse:

- a) constituer un danger pour les personnes ou causer des dommages aux propriétés publiques et privées;
- b) traîner sur la voie publique, ni tomber sur celle-ci, ni compromettre la conduite du véhicule et sa stabilité;
- c) nuire à la visibilité du conducteur du véhicule;
- d) provoquer un bruit pouvant être évité.

Les équipements amovibles faisant partie intégrante d'un véhicule routier sont à considérer comme chargement de ce véhicule et doivent dès lors être arrimés selon les mêmes principes que celui-ci.

2. Les matières poussiéreuses, volatiles ou volatilisantes ainsi que les débris d'animaux doivent être transportés sous couverture ou emballage fermés.

Les dispositions qui précèdent ne s'appliquent pas aux matières qui sont en relation directe avec des activités agricoles ou viticoles ou qui sont des produits de telles activités.

3. L'arrimage du chargement d'un véhicule routier doit se faire au moyen soit de sangles, de chaînes ou de câbles fixés au plateau de chargement ou aux parois latérales, soit à l'aide de traverses coulissantes, de supports réglables, de sacs gonflables, soit de tout autre dispositif de verrouillage antiglisse d'une efficacité appropriée et suffisante.

Tous les dispositifs servant à bloquer, verrouiller ou arrimer ainsi qu'à couvrir ou à protéger le chargement doivent être dimensionnés de façon à pouvoir supporter toutes les forces et tous les couples exercés par le chargement et à serrer étroitement celui-ci, de façon à empêcher toute déperdition du contenu, et être fixés solidement de manière à ne pas pouvoir se relâcher en cours de route. En aucun cas, ils ne peuvent traîner sur le sol ou osciller en dehors des limites du chargement. Toutefois, le matériel de déneigement ou de déblaiement peut toucher la voie publique.

4. Les tensions d'arrimage ainsi que le nombre minimal de dispositifs d'arrimage nécessaires doivent être calculés suivant les dispositions de la norme EN 12195-1.

Les sangles, les chaînes et les câbles utilisés pour l'arrimage du chargement d'un véhicule routier doivent respectivement satisfaire aux exigences des normes EN 12195-2, EN 12195-3 et EN 12195-4.

Les exigences du présent paragraphe ne sont pas applicables aux chargements des véhicules traînés.

~~5. Le respect des obligations en relation avec le chargement et son arrimage correct et conforme ainsi qu'avec le matériel de sécurisation de la charge incombe au propriétaire ou au détenteur du véhicule routier, au conducteur de celui-ci et à la personne ayant procédé au chargement.~~ Le respect des obligations en relation avec le chargement et son arrimage correct et conforme ainsi qu'avec le matériel de sécurisation de la charge incombe au propriétaire, au détenteur, au titulaire du certificat d'immatriculation, au conducteur du véhicule routier et à la personne ayant procédé au chargement. Toutefois, si le chargement est repris soit sur une remorque

préchargée et scellée par une autorité nationale compétente ou dans un conteneur préchargé et scellé par une autorité nationale compétente, le conducteur du véhicule ne peut pas être tenu responsable de ce chargement.

Art. 9.

(1) Le chargement sur un véhicule routier ne doit pas dépasser les faces du véhicule autrement que dans les conditions suivantes :

1° Aucun chargement sur un véhicule routier ne doit dépasser une des faces latérales de ce dernier de plus de 1 mètre.

Toutefois, la largeur du véhicule, chargement inclus, ne doit pas dépasser les maxima prévus à l'article 3.

2° Sur un véhicule routier dont la hauteur, soit sa hauteur déterminée en vertu des dispositions de l'article 2, paragraphe 3, rubrique 3.3., lettre c), ne dépasse pas 2 mètres, aucun chargement ne doit dépasser la face avant de ce véhicule.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, aucun chargement sur un véhicule routier ne doit dépasser une des faces avant ou arrière de ce dernier de plus de 2 mètres.

À l'arrière d'un véhicule routier, un support de charge peut être utilisé si le chargement l'exige et à condition que le centre de gravité du chargement qui dépasse la face arrière du véhicule transportant soit positionné sur la zone de chargement régulière. Le support de charge ne doit en aucun cas dépasser le chargement. Dans ces conditions, pour la détermination de la longueur du véhicule, le support de charge est à considérer comme chargement.

Pour les véhicules routiers couplés conçus exclusivement pour le transport de véhicules automobiles, un support de charge peut être utilisé à condition que les véhicules automobiles dépassant la face arrière du véhicule transportant soient positionnés avec au moins un essieu sur la zone de chargement.

~~La longueur totale des véhicules routiers utilisés pour le transport de conteneurs destinés au transport de choses divisibles, à l'exception des conteneurs 45 pieds, conteneur inclus, ne doit pas dépasser les maxima prévus à l'article 4.~~

~~La longueur totale des véhicules routiers transportant un conteneur utilisé pour le transport de choses divisibles, utilisés pour le transport de conteneurs destinés au transport de choses divisibles, à l'exception des conteneurs 45 pieds, conteneur inclus, ne doit pas dépasser les maxima prévus à l'article 4.~~

3° Sans préjudice des maxima prévus à l'article 6, la hauteur du véhicule, chargement inclus, ne doit pas dépasser 4 mètres.

4° Sauf autorisation de transport exceptionnel prévue au paragraphe 2, aucun chargement ne doit dépasser les faces avant, arrière ou latérales d'un véhicule exceptionnel.

~~(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut, dans le cadre d'un transport exceptionnel, chargé ou non, accorder des « autorisations de transport exceptionnel » et en arrêter les conditions. Le ministre peut, conformément aux dispositions du règlement grand-ducal du XXXX précité, accorder des autorisations spéciales pour la mise en circulation d'un véhicule routier ne répondant pas aux dispositions du paragraphe 1^{er}.~~

(3) Tout chargement et tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur un véhicule routier et faisant saillie sur sa face avant, arrière ou latérale doit être signalé de façon bien visible et perceptible pour les conducteurs des autres véhicules.

1° Tout chargement dépassant la face avant d'un véhicule routier, autre qu'une remorque ou un véhicule routier traîné, de plus de 1 mètre ainsi que tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur le véhicule et faisant saillie sur sa face avant de plus de 1 mètre, doit être signalé comme suit :

- a) de jour, lorsque la visibilité est normale, soit par un panneau rigide rétro-réfléchissant d'au moins 40 x 40 centimètres, de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches, soit par un fanion de couleur rouge d'au moins 40 x 40 centimètres. Le panneau ou le fanion doivent être fixés le plus près possible du côté gauche du gabarit « hors tout » du véhicule ;
- b) dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances d'ordre atmosphérique l'exigent, par un ou deux feu(x) blanc(s) ainsi que par soit un ou deux catadioptr(e)s non

triangulaire(s) de couleur blanche, soit un ou deux panneau(x) rigide(s) rétro-réfléchissant(s) d'au moins 40 x 40 centimètres de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches.

2° Tout chargement dépassant la face arrière d'un véhicule routier, autre qu'un cycle ou un véhicule L (cyclomoteur, motorcycle, tricycle, quadricycle léger ou quadricycle), de plus de 1 mètre ainsi que tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur le véhicule et faisant saillie sur sa face arrière de plus de 1 mètre doit être signalé comme suit :

- a) de jour, lorsque la visibilité est normale, soit par un panneau rigide rétro-réfléchissant d'au moins 40 x 40 centimètres de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches, soit par un fanion d'un rouge vif d'au moins 40 x 40 centimètres ;
- b) dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances d'ordre atmosphérique l'exigent, par un ou deux feu(x) rouge(s) ainsi que par soit un ou deux catadioptre(s) non triangulaire(s) de couleur rouge, soit un ou deux panneau(x) rigide(s) rétro-réfléchissant(s) d'au moins 40 x 40 centimètres de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches.

3° Les moyens visés sous b) des points 1° et 2° doivent être fixés comme suit :

- si la largeur du chargement, de l'équipement ou de l'accessoire ne dépasse pas 1,30 mètre, un feu et un catadioptre ou un panneau rigide, montés respectivement fixés le plus près possible du côté gauche du gabarit ;
- si la largeur du chargement, de l'équipement ou de l'accessoire dépasse 1,30 mètre, deux feux ainsi que deux catadioptres ou deux panneaux rigides, montés respectivement fixés le plus près possible des deux côtés du gabarit, l'écartement minimal entre les deux feux, entre les deux catadioptres ou entre les bords intérieurs des deux panneaux devant être d'au moins 400 millimètres ;
- la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante des feux, des catadioptres ou des panneaux rigides doit être d'au moins 350 millimètres ;
- la distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante des feux, des catadioptres ou des panneaux rigides ne doit pas dépasser 1,60 mètre.

4° Tout chargement dépassant la face latérale d'un véhicule routier, autre qu'un cycle, un véhicule assimilé à un cycle ou un véhicule L (cyclomoteur, motorcycle, tricycle, quadricycle léger ou quadricycle), de plus de 0,20 mètre ainsi que tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur le véhicule et faisant saillie sur une face latérale de plus de 0,20 mètre, doit être signalé sur la face en question, dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances d'ordre atmosphérique l'exigent comme suit :

- vers l'avant, par un catadioptre non triangulaire de couleur blanche, un équipement ou accessoire non démontable devant en outre être muni d'un feu de position de couleur blanche ;
- vers l'arrière, par un catadioptre non triangulaire de couleur rouge, un équipement ou accessoire non démontable devant en outre être muni d'un feu de couleur rouge.

(4) Les fanions, les feux, les catadioptres et les panneaux réfléchissants visés aux points 1°, 2°, 3° et 4° du paragraphe 3 doivent être visibles à une distance suffisante pour les conducteurs des autres véhicules et de telle manière qu'aucun feu ne peut éblouir les autres usagers de la voie publique.

(5) Les prescriptions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules affectés au déneigement ou au déblaiement des voies publiques, à condition que ces véhicules soient signalés par un feu jaune clignotant visible de tout côté et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et la fluidité de la circulation routière.

Art. 10.

Il est interdit au conducteur d'un cycle, d'un véhicule assimilé à un cycle ainsi que d'un véhicule ~~L1~~ L1e (cyclomoteur), ~~L3~~ L3e (moto- cycle) ou ~~L4~~ L4e (motorcycle à side-car) de transporter sur son véhicule des objets ou marchandises gênants pour la conduite du véhicule ou dangereux pour les autres usagers de la voie publique.

Sur un cycle, un véhicule assimilé à un cycle ainsi que sur un véhicule ~~L1~~ L1e, ~~L2~~ L2e (cyclomoteur à trois

roues) ou ~~L3~~ L3e, un chargement éventuel ne doit pas dépasser 1 « mètre »¹ vers l'arrière, ni en largeur.

Sur un véhicule ~~L4~~ L4e, ~~L5~~ L5e (tricycle) ou ~~L6~~ L6e (quadricycle), un chargement éventuel ne doit pas dépasser 1 « mètre » vers l'arrière, ni le gabarit du véhicule en largeur.

Art. 11. (Abrogé par le règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

II^e section. – De la masse totale maximale autorisée

Art. 12.

1. La masse totale d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés ne doit pas excéder la masse maximale autorisée inscrite sur « le certificat » d'immatriculation. De même, le chargement d'un véhicule doit être disposé de façon que la masse totale sur un essieu n'excède pas la limite supérieure indiquée pour cette masse sur « le certificat » d'immatriculation.

2. La masse maximale autorisée sur les essieux ne doit pas dépasser les valeurs suivantes:

1° sur un essieu moteur simple,

- muni d'une suspension mécanique 11,5 tonnes ;
- muni d'une suspension pneumatique 12 tonnes ;

2° sur un essieu non moteur simple 10 tonnes ;

3° sur un essieu tandem

- si l'écartement des essieux du tandem est inférieur à 1 « mètre », les essieux étant munis d'une suspension mécanique 11,5 tonnes
- si l'écartement des essieux du tandem est inférieur à 1 « mètre », les essieux étant munis d'une suspension pneumatique 12 tonnes
- si l'écartement des essieux du tandem est égal ou supérieur à 1 « mètre », et inférieur à 1,3 « mètre » 19 tonnes
- si l'écartement des essieux du tandem est égal ou supérieur à 1,3 « mètre », et inférieur à 1,8 « mètre » 20 tonnes

4° sur un essieu tridem des remorques et semi-remorques,

- si l'écartement entre les essieux est inférieur ou égal à 1,3 « mètre » 21 tonnes
- si l'écartement entre les essieux est supérieur à 1,3 « mètre » et inférieur ou égal à 1,8 « mètre », les essieux étant munis d'une suspension mécanique 24 tonnes
- si l'écartement entre les essieux est supérieur à 1,3 « mètre » et inférieur ou égal à 1,8 « mètre », les essieux étant munis d'une suspension pneumatique 27 tonnes

La charge exercée sur l'essieu le plus chargé d'un essieu tandem ou tridem ne doit pas dépasser les valeurs sous 1° et 2° ci-avant.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux « véhicules routiers traînés », pour lesquels la masse maximale autorisée par essieu individuel ne doit pas dépasser 10 « tonnes ». Cette masse peut toutefois être portée jusqu'à 12 « tonnes » à condition que les véhicules soient traînés à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h.

3. La masse maximale autorisée des véhicules et des ensembles de véhicules couplés ne doit pas dépasser les valeurs suivantes:

1° sur un véhicule automoteur, autre qu'un autocar ou autobus,

| | |
|---|---------------|
| - à deux essieux | 19 tonnes ; |
| - à trois essieux | 26 tonnes ; |
| - à quatre essieux ou plus | 36 tonnes ; |
| 2° sur une remorque, autre qu'une semi-remorque | |
| - à deux essieux, les essieux étant munis d'une suspension mécanique | 18 tonnes ; |
| - à deux essieux, les essieux étant munis d'une suspension pneumatique | 20 tonnes ; |
| - à trois essieux ou plus, les essieux étant munis d'une suspension mécanique | 24 tonnes ; |
| - à trois essieux ou plus, les essieux étant munis d'une suspension pneumatique | 30 tonnes ; |
| 3° autobus ou autocar | |
| - à deux essieux | 19,5 tonnes ; |
| - à trois essieux | 26 tonnes ; |
| - à articulation à trois essieux | 28 tonnes ; |
| 4° sur un ensemble de véhicules couplés | 44 tonnes. |

Au sens du présent alinéa les essieux tandem et tridem sont considérés respectivement comme deux et trois essieux.

Pour les véhicules utilitaires lourd à émission nulle, la masse maximale autorisée prévue au paragraphe 3 peut être augmentée de la masse supplémentaire nécessaire en raison du système de stockage d'énergie sans pour autant excéder les valeurs suivantes :

1° sur un véhicule automoteur autre qu'un autocar ou autobus,

| | |
|-------------------|-------------|
| - à deux essieux | 20 tonnes ; |
| - à trois essieux | 28 tonnes ; |

2° sur un autobus ou autocar

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| - à trois essieux | 28 tonnes ; |
| - à articulation à trois essieux..... | ... 30 tonnes . |

Pour les véhicules équipés d'une technologie de carburant de substitution, la masse maximale autorisée prévue au paragraphe 3 peut être augmentée de la masse supplémentaire requise pour la technologie de carburant de substitution sans pour autant excéder les valeurs suivantes :

~~1° sur un véhicule automoteur, autre qu'un autocar ou autobus,~~

~~— A trois essieux ————— 27 t ;~~

~~2° sur un autobus ou autocar~~

~~— A articulation à trois essieux ————— 29 t.~~

1° sur un véhicule automoteur, autre qu'un autocar ou autobus,

- à trois essieux 27 tonnes ;

2° sur un autobus ou autocar

- à articulation à trois essieux 29 tonnes.

4. Les valeurs prévues aux paragraphes 2. et 3. peuvent être augmentées, dans la limite maximum de 600 kg, pour la masse des ralentisseurs des véhicules.

La puissance, exprimée en kW selon la norme DIN ou CEE d'un véhicule routier automoteur destiné à tracter un ensemble de véhicules routiers couplés, ne doit pas, par tranche de 1.000 kg de sa masse maximale autorisée, être inférieure à 2,50 pour les tracteurs T1, T2, T3 et T4, ni à 5,00 pour tout autre véhicule.

La charge utile d'un véhicule routier automoteur destiné au transport de choses doit dépasser le nombre total de places disponibles multiplié par 75 d'au moins:

- 200 kg, pour les véhicules N1 (camionnettes);

- 1.000 kg, pour les véhicules N2 (camions) dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 5.000 kg;
- 2.000 kg, pour les véhicules N2 (camions) dont la masse maximale autorisée est comprise entre 5.001 et 12.000 kg;
- 4.000 kg, pour les véhicules N3 (camions) dont la masse maximale autorisée est supérieure à 12.000 kg).

La masse supportée par l'essieu moteur ou les essieux moteurs d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés ne doit pas être inférieure à 25% de la masse en charge du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés. La charge des essieux directeurs d'un véhicule automoteur doit au moins être égale à 20% de la masse en charge du véhicule.

Sans préjudice des dispositions relatives aux masses maximales autorisées des véhicules et ensembles de véhicules couplés, la masse en charge d'un véhicule remorqué ou traîné ne doit pas dépasser la masse de remorquage maximale autorisée du véhicule tracteur. Pour autant que cette dernière n'est pas connue et ne peut pas être déterminée, la masse en charge d'un véhicule remorqué ou traîné par un tracteur, à l'exception d'un tracteur à grande vitesse ne doit pas dépasser la masse à vide du tracteur de plus de 250%.»

5. Les autobus, les autocars, les camions, les tracteurs de semi-remorques, les remorques et les semi-remorques doivent, si leur masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg, être munis des deux plaques suivantes :

- a) de la plaque du constructeur qui répond aux dispositions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules ;
- b) de la plaque relative aux dimensions qui répond aux exigences de l'annexe III de la directive 96/53/CE modifiée du Conseil du 25 juillet 1996, fixant pour certains véhicules circulant dans la Communauté les dimensions maximales autorisées en trafic national et international, et les poids maximaux autorisés en trafic international, qui est établie et apposée conformément aux dispositions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée.

Les deux plaques visées à l'alinéa 1^{er} peuvent être remplacées

- 1° soit par une plaque unique, établie et apposée conformément aux dispositions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée et contenant les données de ces deux plaques ;
- 2° soit par un document unique avec les mentions de ces deux plaques qui est délivré par un organisme chargé du contrôle technique suivant un modèle agréé par le ministre ~~ayant les transports dans ses attributions~~, dans le cas d'un véhicule étranger, par l'autorité compétente du pays d'immatriculation de celui-ci.

6. ~~Les prescriptions du présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux machines automotrices à grande vitesse ni aux machines mobiles à grande vitesse. Les prescriptions du présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, ni aux machines automotrices à grande vitesse ni aux machines mobiles à grande vitesse.~~ Il en est de même des machines automotrices et des machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, et des véhicules spéciaux de génie civil et véhicules routiers à usage public spécial, à condition, pour tous les véhicules énumérés, d'être conduits à vide et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.

~~Sans préjudice de l'alinéa qui précède, les machines automotrices à grande vitesse et les machines mobiles à grande vitesse dont la masse dépasse 60 tonnes ou la masse par essieu dépasse 12 tonnes ne peuvent~~

~~être mises ou maintenues en circulation sur la voie publique que sous le couvert de l'autorisation prévue au paragraphe 8.~~

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, les machines automotrices à grande vitesse et les machines mobiles à grande vitesse dont la masse dépasse 60 tonnes ou la masse par essieu dépasse 12 tonnes ne peuvent être mises ou maintenues en circulation sur la voie publique que sous le couvert d'une autorisation spéciale établie conformément aux dispositions du règlement grand-ducal du XXXX précité.

Pour les machines automotrices à grande vitesse et les machines mobiles à grande vitesse immatriculées avant le 1^{er} janvier 2021 les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas en ce qui concerne la masse maximale par essieux.

En cas d'urgence risquant de porter atteinte à la sécurité et à la santé publiques, le ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions~~ peut dispenser temporairement un véhicule de l'autorisation prévue au paragraphe 8.

7. Par dérogation aux prescriptions des paragraphes 2 et 3, la masse maximale autorisée des véhicules routiers automoteurs à cinq essieux, peut être portée à 50 tonnes à condition que la masse maximale autorisée sur ces essieux ne dépasse pas 11,5 tonnes, que le véhicule dispose d'un système électronique de pesage de la masse sur les essieux embarqués et qu'il soit équipé d'au moins 3 essieux hydrauliques orientables.

Les véhicules routiers automoteurs à 5 essieux peuvent tracter une remorque sous condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 50 tonnes.

~~Par dérogation aux prescriptions du paragraphe 3, la masse maximale autorisée des véhicules routiers automoteurs à quatre essieux peut être portée à 39 tonnes à condition que la masse maximale techniquement admissible du véhicule ne soit pas dépassée.~~

Par dérogation aux prescriptions des paragraphes 2 et 3, la masse maximale autorisée des véhicules routiers automoteurs à quatre essieux peut être portée à 39 tonnes à condition que la masse maximale autorisée par essieu sur l'essieu tandem ne dépasse pas 11,5 tonnes, que le véhicule dispose d'un système électronique de pesage de la masse sur les essieux embarqués et que la masse maximale techniquement admissible du véhicule ainsi que des essieux ne soit pas dépassée.

~~8. Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut, dans des cas exceptionnels,~~

- ~~a) en vue d'une immatriculation, accorder des autorisations augmentant ou diminuant les maxima et minima prévus par le présent article et en arrêter les conditions;~~
- ~~b) en vue d'une mise en circulation d'un véhicule routier non destiné au transport rémunéré de choses, accorder des « autorisations de circuler » augmentant les maxima prévus par le présent article et en arrêter les conditions;~~
- ~~e) dans le cadre d'un transport exceptionnel, chargé ou non, accorder des « autorisations de transport exceptionnel » et en arrêter les conditions.~~

~~Un véhicule routier destiné au transport de choses, immatriculé avant le 1^{er} janvier 2021, pour lequel une augmentation de la masse maximale autorisée a été retenue lors de l'immatriculation à cause de sa superstructure pour le transport d'éléments divisibles, peut être utilisé pour effectuer des transports de chargements divisibles jusqu'à concurrence de la limite de la masse maximale autorisée inscrite dans le champ de remarques du certificat d'immatriculation dudit véhicule routier.~~

8. Le ministre peut, dans des cas exceptionnels, en vue d'une immatriculation, accorder des autorisations augmentant ou diminuant les maxima et minima prévus par le présent article et en arrêter les conditions. Toutefois, la mise en circulation d'un tel véhicule est uniquement autorisée sous le couvert d'une autorisation spéciale, établie conformément aux dispositions du règlement grand-ducal du XXXX précité. Il en

est de même si le dépassement des masses maximales autorisées est dû au chargement transporté.

Un véhicule routier destiné au transport de choses, immatriculé avant le 1^{er} août 2022, pour lequel une augmentation de la masse maximale autorisée a été retenue lors de l'immatriculation à cause de sa superstructure pour le transport d'éléments divisibles, peut être utilisé pour effectuer des transports de chargements divisibles jusqu'à concurrence de la limite de la masse maximale autorisée inscrite dans le champ de remarques du certificat d'immatriculation dudit véhicule routier.

Art. 12bis.

Par dérogation aux dispositions de l'article 12 le poids total maximum autorisé des véhicules mis en circulation au Grand-Duché de Luxembourg avant le 1^{er} août 1986 ne doit pas excéder les valeurs suivantes:

| | |
|---|-------------|
| 1° pour un essieu simple | 13 tonnes ; |
| 2° pour l'essieu le plus chargé d'un groupe d'essieux couplés | 10 tonnes ; |
| 3° pour un véhicule automoteur à deux essieux | 19 tonnes ; |
| 4° pour un véhicule automoteur à trois essieux ou plus | 26 tonnes ; |
| 5° pour une remorque à deux essieux ou plus, à l'exception des semi-remorques | 20 tonnes ; |
| 6° pour un véhicule articulé | 38 tonnes ; |
| 7° pour un train routier | 40 tonnes . |

La puissance du moteur exprimée en kW ne peut être inférieure à 3,67 par 1 .000 kg de poids total maximum autorisé du véhicule ou de l'ensemble des véhicules couplés si cette puissance est exprimée en kW selon la norme DIN ou CEE.

Toutefois, les « certificats » d'immatriculation des véhicules répondant aux valeurs du présent article peuvent être « adaptés » aux dispositions de l'article 12, à condition que la conformité de ces véhicules auxdites dispositions ait été établie par une nouvelle agrégation.

Les valeurs prévues à l'alinéa 1^{er} peuvent être augmentées, dans la limite de 600 kg, pour la masse des ralentisseurs des véhicules.

Le ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions~~ peut, dans des cas exceptionnels,

- a) en vue d'une immatriculation, accorder des autorisations augmentant ou diminuant les maxima et minima prévus par le présent article et en arrêter les conditions ;
- b) en vue d'une mise en circulation d'un véhicule routier non destiné au transport rémunéré de choses, accorder des « autorisations de circuler » augmentant les maxima prévus par le présent article et en arrêter les conditions ;
- c) dans le cadre d'un transport exceptionnel, chargé ou non, accorder des « autorisations de transport exceptionnel » et en arrêter les conditions.

~~Les prescriptions du présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux machines. Les prescriptions du présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, ni aux machines.~~ Il en est de même des véhicules spéciaux de génie civil ou à usage public spécial, à condition que ces véhicules soient conduits à vide et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.

III^e section. – Des attelages

Art. 13.

Il est interdit d'atteler à un véhicule plus de 4 animaux en file ou plus de 3 de front.

«IV^e section. - Des remorques et des véhicules traînés»

Art. 14.

Sauf dispense à accorder par le ministre ayant les transports dans ses attributions, un véhicule automoteur ne peut tracter qu'une seule remorque ou semi-remorque.

A l'exception des autobus et autocars, les véhicules automoteurs circulant à plus de 25 km/h ne peuvent tracter une remorque destinée au transport de personnes.

Aucun véhicule ne peut être traîné ou remorqué à une vitesse supérieure à sa vitesse maximale par construction.

Les véhicules autorisés à tracter un véhicule traîné en vertu des dispositions de la rubrique 2 .16 g) du paragraphe 2 . de l'article 2 ne peuvent tracter un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 40 km/h . A moins de satisfaire en matière du contrôle technique aux exigences du paragraphe (1) de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955, un véhicule automoteur ne peut pas tracter un ou plusieurs véhicule(s) traîné(s) à une vitesse supérieure à 25km/h.

Tout véhicule traîné doit être muni à sa face arrière du disque prévu à la rubrique 2 .16 g) du paragraphe 2. de l'article 2.

Art. 15.

Les cyclomoteurs et les quadricycles légers ne peuvent traîner qu'un seul véhicule qui ne peut cependant servir au transport de personnes.

Les cycles ne peuvent traîner qu'un seul véhicule qui peut servir au transport de choses et au transport de personnes. Si un « véhicule qui est traîné », accouplé à un cycle, sert au transport de personnes, le cycle doit:

- présenter une partie suffisamment rigide pour la fixation du dispositif d'accouplement et capable de supporter les forces y exercées; si des points sont spécialement aménagés sur le cycle par le constructeur aux fins de la fixation d'un dispositif d'accouplement, celui-ci doit être fixé en un de ces points;
- être muni d'un dispositif d'accouplement répondant aux exigences du chapitre B de l'article 18 permettant l'accouplement du « véhicule qui est traîné » sans recours à un outillage spécial;
- être équipé d'un système de freinage permettant d'obtenir une décélération moyenne de freinage de l'ensemble d'au moins 3,0 m/s ;
- être muni d'un rétroviseur approprié, assurant la vue sur le « véhicule qui est traîné ».

Il est interdit de traîner un véhicule avec un micro-véhicule électrique.

Art. 16.

Les attaches des remorques doivent présenter toutes les garanties de sécurité .

Les attaches de fortune ne peuvent être utilisées qu'en cas de force majeure.

Art. 17.

Les attaches utilisées ne peuvent dépasser 5 m entre la face arrière du véhicule tracteur et la face avant du véhicule traîné.

Les attaches dépassant 2,50 m doivent être signalées par un fanion bien apparent fixé en leur milieu, sauf si elles sont formées par des timons ou des brancards.

Art. 18.

Les prescriptions du présent article sont applicables aux remorques et semi-remorques qui sont enregistrées pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971.

A. Force verticale au point d'appui

1. Pour les remorques à un essieu, la force au point d'appui doit être dirigée vers le bas, lorsque la remorque est à l'arrêt sur un plan horizontal.
2. La valeur de cette force ne doit ni être inférieure à 2%, ni supérieure à 10% du poids total maximum autorisé

de la remorque. L'accouplement utilisé et les dispositifs de fixation aux véhicules doivent être conçus et réalisés à cet effet.

B. Accouplement

1. La liaison entre le véhicule tiré et le véhicule tracteur doit être réalisée au moyen d'un seul accouplement suffisamment rigide et résistant.
2. L'accouplement doit être d'un type agréé par un des Etats membres des Communautés européennes.
3. L'accouplement doit être pourvu d'un dispositif de fermeture muni d'une sécurité . Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché et verrouillé et qu'aucun désaccouplement ne puisse se produire. La sécurité ne doit pouvoir être mise en place que lorsque l'accouplement est enclenché. En outre, le dispositif de fermeture doit être conçu et réalisé de manière que, pendant la marche, l'accouplement reste enclenché en cas de défaillance de la sécurité.
4. Lorsque le poids total maximum autorisé de la remorque excède 3 500 kg, le dispositif de fermeture visé au point 3. doit fonctionner automatiquement lors de l'accrochage.
5. L'accouplement du côté du véhicule tracteur doit être fixé soit aux longerons ou à ce qui en tient lieu, soit à des traverses ou autres éléments du châssis, spécialement conçus ou aménagés à cette fin, et reliés solidement aux longerons.
6. Le centre de l'accouplement de la semi-remorque ne peut se trouver en arrière de l'axe de l'essieu arrière ou de l'axe médian des essieux arrières du véhicule tracteur. A l'endroit où cet accouplement est fixé au châssis du véhicule tracteur, le châssis doit être renforcé dans le sens transversal.
7. Les accouplements ne peuvent dépasser de plus de 15 cm le gabarit du véhicule tracteur.
8. Lors du désaccouplement, aucune partie de l'accouplement ne peut toucher le sol.

C. Attache secondaire

1. Les remorques équipées d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, ne peuvent être pourvues d'une attache secondaire.
2. Les remorques dont la masse maximale autorisée n'excède pas 1 500 kg et qui sont équipées d'un système de freinage de service, sans être pourvues d'un dispositif assurant le freinage automatique en cas de rupture de l'accouplement, doivent être pourvues d'une attache secondaire.
3. L'attache secondaire peut être constituée d'un ou de deux câbles ou chaînes, et doit être placée le plus près possible du plan longitudinal médian des véhicules. L'attache secondaire doit permettre de maintenir la remorque, chargée à son poids total maximum autorisé, accouplée au véhicule tracteur.
4. Pour les remorques équipées d'un frein de service, l'attache secondaire ne peut entraver le fonctionnement du dispositif de freinage.
5. L'attache secondaire ne peut entrer en action qu'en cas de rupture de l'accouplement.
6. L'attache secondaire doit être fixée de manière que le timon ne puisse toucher le sol en cas de rupture de l'accouplement.

D. Timon triangulaire ou central

1. Le timon triangulaire ou central doit être d'un type agréé, à moins que la remorque n'ait été agréée dans son ensemble.
2. Le timon triangulaire ou central doit être construit et fixé de façon à pouvoir résister en toutes circonstances sans rupture ou déformation permanente aux efforts auxquels il est soumis.
3. Toute remorque dont l'essieu avant est pourvu d'une couronne à billes, doit être équipée d'un timon triangulaire.

4. Le timon triangulaire ne peut être constitué de tubes ou d'éléments formant caisson.

E. Couronne à billes

La couronne à billes doit être d'un type agréé par un des trois pays Benelux.

F. Châssis

1. Au point de vue des matériaux, de la construction et de la finition, le véhicule doit posséder les qualités techniques qu'on est en droit d'exiger d'une fabrication bonne et soignée.
2. Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois.
3. Aucun trou ne peut être foré dans les longerons et aucune soudure ne peut être effectuée aux ailes des longerons, à moins de 2,5 cm de leur bord extérieur, par une personne autre que le constructeur.

Toutefois, ces interdictions ne concernent pas:

- les trous forés dans l'âme des longerons, pour autant que la distance entre deux trous, de même que celle entre les trous et les ailes, soient au moins de 3 cm; ces distances sont mesurées à partir du bord des trous et du bord extérieur des ailes;
 - les soudures effectuées, en cas d'allongement ou de raccourcissement, sur l'entièreté de la section des longerons.
4. De plus, aucune soudure aux longerons n'est permise dans les cas où le constructeur l'a expressément interdit. (...) (Abrogé par le règl . g .-d . du 2 septembre 1992)

H. Identification

Chaque remorque ou semi-remorque doit porter l'indication de la marque et une plaque d'identification.

I. Essieux et groupes d'essieux

1. Les essieux et groupes d'essieux doivent être d'un type agréé, sauf si l'ensemble de la remorque est d'un type agréé par un des trois pays Benelux.
2. Un essieu oscillant doit être construit de manière telle que, pendant la marche du véhicule, le débattement dans le sens vertical ne puisse dépasser 25° par rapport à l'horizontale.
3. L'angle de braquage des roues avant ou de l'essieu avant doit être d'au moins 45° de chaque côté.

J. Protection latérale

Les faces latérales du véhicule ne peuvent présenter de creux dont la longueur est supérieure à deux cents centimètres, la profondeur supérieure à trente centimètres et la hauteur libre au-dessus du sol supérieure à cent trente centimètres. Ces prescriptions ne sont pas applicables aux remorques destinées au transport de bateaux et dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 2 .500 kg. D'autre part, les saillies latérales, notamment les roues, doivent être efficacement protégées lorsqu'elles peuvent présenter un danger pour les autres usagers de la route.

Les remorques des catégories O3 et O4 immatriculées à partir du 1^{er} janvier 2005 doivent être construites et/ou équipées de manière à offrir aux usagers non protégés de la voie publique une protection efficace contre le risque de tomber sous une partie latérale du véhicule et de passer sous les roues. Cette exigence ne s'applique toutefois pas aux remorques spécialement conçues et construites pour le transport de charges très longues, de longueur indivisible, ni à celles qui, par leur fonction ou pour des raisons pratiques, ne peuvent être munies d'une telle protection latérale.

Les remorques couvertes par une réception CE délivrée sur base des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, sont réputées satisfaire aux exigences de l'alinéa 2.

K. Garde-boue

La construction ou l'aménagement de remorques doit être tel que toute projection vers l'arrière, due à la rotation des roues, soit réduite de façon rationnelle.

L. Roues et bandages pneumatiques

Les roues et les bandages pneumatiques ne peuvent, quelle que soit leur orientation et quelles que soient les conditions de charge du véhicule, toucher les autres parties du véhicule.

M. Conditions pour la formation de trains

Les remorques doivent pouvoir s'orienter par rapport aux véhicules tracteurs de façon que les positions extrêmes des véhicules ne soient pas limitées par: les dispositifs de freinage, les roues, l'installation électrique, d'autres organes vitaux et éventuellement l'attache secondaire.

N. Points de graissage

Les parties du véhicule doivent pouvoir être graissées facilement aux endroits où cela est nécessaire.

O. Véhicules traînés par un cycle et destinés au transport de personnes

Le véhicule traîné par un cycle et destiné au transport de personnes doit être d'un type agréé par un des États membres de l'Union Européenne. Au Luxembourg, la Société Nationale de Contrôle Technique est chargée de la délivrance de ces agréments.

Au sens du présent arrêté, il y a lieu d'entendre par véhicule traîné par un cycle également les véhicules accouplés à un cycle sur son côté latéral, de façon à constituer ainsi un «cycle avec side-car».

Aux fins d'être agréé au Luxembourg pour pouvoir être accouplé à ou être traîné par un cycle, un type de véhicule destiné au transport de personnes doit:

- avoir une masse maximale techniquement admissible ne dépassant pas 85 kg;
- ne pas dépasser une largeur de 1,00 m, ni une hauteur de 1,20 m, ni une longueur de 3,50 m;
- avoir, à l'état accouplé, un seul essieu en contact avec le sol;
- être équipé sur l'essieu porteur d'une ou de deux roues, fixées de façon à prévenir leur détachement en cours de déplacement et munies d'un carénage protecteur approprié;
- être muni d'une tête d'accouplement adaptée à l'accouplement fixé sur le cycle tractant, l'accouplement du cycle et du véhicule traîné devant être possible sans recours à un outillage spécial;
- être muni d'une attache secondaire répondant aux exigences du chapitre C de l'article 18;
- être pourvu d'un timon répondant aux exigences du chapitre D de l'article 18;
- être réalisé sous forme d'un cadre ou d'une coque :
 - suffisamment rigide et résistant pour pouvoir supporter la charge maximale pour laquelle il ou elle a été conçu;
 - pourvu de repose-pieds permettant aux personnes transportées d'y appuyer leurs pieds, cette fonction de repose-pieds pouvant aussi être assumée par une partie appropriée à cette fin du cadre ou de la coque;
 - construit de façon à empêcher la propulsion vers les personnes transportées d'éléments tourbillonnants.
- présenter un centre de gravité suffisamment abaissé et, pour un véhicule à deux roues sur l'essieu porteur, un écartement suffisamment large de ces dernières, aux fins d'offrir une grande résistance au renversement;
- être muni d'un arceau de sécurité ou d'un élément carrossé garantissant une protection équivalente en cas de renversement, s'il s'agit d'un véhicule traîné autre qu'un cycle traîné;
- être équipé d'un système de freinage propre, permettant d'obtenir une décélération moyenne de freinage du véhicule traîné d'au moins 2,50 m/s, si la masse maximale techniquement admissible dépasse 65 kg;

- être équipé d'un ou de deux sièges adaptés à la taille des personnes pour le transport desquelles il a été conçu, les sièges étant disposés de façon symétrique par rapport à son axe longitudinal et munis chacun d'un dispositif de retenue approprié; cette dernière condition n'est pas applicable pour les cycles traînés, et elle est considérée comme satisfaite pour les autres véhicules traînés s'il y a au moins une ceinture abdominale par place.

Art. 19.

~~Les dispositions des articles 14 et 16 al. 2 ne s'appliquent pas aux véhicules de l'Armée.~~

Les dispositions des articles 14 et 16 alinéa 2 ne s'appliquent ni aux véhicules de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

V^e section. – Des pneumatiques

Art. 20.

Les roues ou tables de roulement des véhicules routiers ne doivent pas occasionner des dégradations à la voie publique. L'usage exclusif de pneumatiques à air, désignés ci-après par pneus, est prescrit pour tous les véhicules routiers, à l'exception des cycles et des cycles traînés et des véhicules spéciaux de l'armée.

~~Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, le Ministre ayant les Transports dans ses attributions peut accorder une autorisation individuelle pour l'équipement d'un véhicule autrement qu'avec des pneus.»~~

L'usage exclusif de pneumatiques à air, désignés ci-après par pneus, est prescrit pour tous les véhicules routiers, à l'exception des cycles, et des cycles traînés, et des véhicules spéciaux de l'Armée et des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Les véhicules routiers qui, du point de vue des roues ou tables de roulement, répondent aux dispositions des directives et règlements européens de réception, sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article.

Art. 21.

Il est interdit de se servir sur la voie publique d'un véhicule routier, autre qu'un cycle, un véhicule assimilé à un cycle ou un véhicule traîné par un cycle ou par un véhicule assimilé à un cycle, s'il est muni d'un ou de plusieurs pneus ne répondant pas aux exigences suivantes :

- avoir une capacité de charge suffisante ;
- avoir un indice de vitesse suffisant, sans préjudice des dispositions du dernier alinéa de cet article ;
- présenter sur toute leur surface de roulement des rainures apparentes ;
- ne faire apparaître aucune toile ni en surface ni à fond des rainures ;
- être dépourvus sur leurs flancs de toute sorte de fissures ou déchirures profondes ;
- présenter des rainures principales d'une profondeur d'au moins 1,0 mm pour les cyclomoteurs et les véhicules traînés et de 1,6 mm pour tous les autres véhicules.

Par rainures principales on entend les rainures larges situées dans la zone centrale de la bande de roulement des pneus qui couvre environ les trois quarts de la largeur de celle-ci.

Il est autorisé d'équiper un véhicule avec des pneus de type «M+S» dont l'indice de vitesse correspond à une vitesse maximale inférieure à la vitesse maximale par construction du véhicule. En pareil cas, la vitesse maximale autorisée pour les pneus montés sur le véhicule doit être affichée à l'intérieur de l'habitacle de ce dernier, dans le champ visuel du conducteur.

Art. 22.

L'usage de pneus dont la surface de roulement comporte des éléments métalliques faisant saillie (pneus à crampons) est autorisé sur les véhicules routiers énumérés ci-après, dans les conditions fixées au présent article, pendant les mois de décembre, janvier et février ainsi que pendant les autres mois en cas de neige ou de verglas ou lorsque le risque de chute de neige ou de formation de verglas existe.

Les pneus à crampons peuvent être montés sur les véhicules routiers suivants :

- les véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas, avec ou sans remorque, 3.500 kg ;
- les autobus et les autocars ;
- les véhicules de l'armée, de la police grand-ducale, du « Corps grand-ducal d'incendie et de secours » et « des associations et organismes de secours agréés ayant la sécurité civile dans leur objet social »;
- les ambulances et les véhicules utilisés pour le transport de sang ;
- les véhicules affectés aux services de voirie et d'hygiène ;
- les dépanneuses ainsi que les autres véhicules utilisés pour le transport de véhicules tombés en panne ou accidentés.

Seule l'utilisation de pneus à structure radiale comportant des crampons à une seule pointe et dont le diamètre d'embase est inférieur ou égal à 9 mm est autorisée. Lorsque de tels pneus sont montés sur un véhicule, toutes les roues doivent en être équipées. Toutefois, il suffit qu'un seul des deux pneus d'une paire de roues jumelées soit muni de crampons.

Le nombre de crampons d'un pneu ne peut pas être supérieur à 110, et aucun pneu d'un même véhicule ne doit comporter un nombre de crampons inférieur de plus de 20% à celui du pneu ayant le plus grand nombre de crampons.

Les véhicules équipés de pneus à crampons doivent porter à leur face arrière un disque blanc d'un diamètre d'au moins 21 cm comportant l'inscription en noir «70» d'au moins 15 cm de hauteur, le trait des chiffres ayant une épaisseur d'au moins 2 cm. Toutefois, les véhicules immatriculés à l'étranger peuvent porter à leur face arrière le signe spécial prescrit par la réglementation en vigueur dans le pays de leur immatriculation. Les pneus à crampons démontés, le signe spécial doit être enlevé.

Tout véhicule routier peut être muni de dispositifs antidérapants non incorporés pendant toute l'année en cas de neige ou de verglas ou lorsque le risque de chute de neige ou de formation de verglas existe.

Art. 23.

Tous les pneus montés sur un véhicule routier des catégories M1 et N1 doivent être du même type, standard ou «M+S», et avoir la même structure, radiale, diagonale ou diagonale-ceinturée; les pneus montés sur des roues jumelées doivent en outre avoir le même diamètre extérieur. Pour les véhicules routiers autres que ceux des catégories M1 et N1 et autres que les cycles, les véhicules assimilés aux cycles et les véhicules traînés par des cycles ou par des véhicules assimilés à des cycles, les conditions ci-avant ne sont applicables qu'aux pneus montés sur le même essieu.

En cas de crevaison ou de dégonflage d'un pneu, il pourra être dérogé aux prescriptions de l'alinéa précédent pendant le temps nécessaire pour faire procéder à la réparation.

Art. 23bis. (...) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)*

VI^e section. – Des organes mécaniques

A. – Dispositions générales

Art. 24.

Tout véhicule doit être en bon état de marche de façon à ne pas constituer un danger pour le conducteur, les personnes transportées et les autres usagers, ni causer un dommage aux propriétés publiques ou privées.

L'extérieur du véhicule, et particulièrement sa carrosserie, les accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule et dirigés vers l'avant ou vers l'arrière, ainsi que, le cas échéant, son chargement ne doivent pas présenter des parties saillantes, pointues ou coupantes, qui peuvent constituer un danger pour les usagers de la voie publique, à moins que ces parties ne soient indispensables du point de vue technique ou ne soient requises

sur un équipement destiné à une utilisation dans une exploitation agricole.

Dans cette hypothèse, le conducteur du véhicule doit procéder comme suit:

- si le véhicule n'est pas utilisé aux fins de travaux sur la voie publique, tout élément saillant, pointu ou coupant se trouvant à une hauteur du sol de moins de 2 m doit être couvert par un cache de façon à assurer la sécurité des autres usagers de la voie publique ;
- si le véhicule est utilisé aux fins de travaux sur la voie publique, la disposition précédente ne s'applique pas, à condition pour le véhicule d'être signalé par un feu jaune clignotant visible de tout côté et à condition pour son conducteur de prendre toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière. »

Art. 24bis.

Sans préjudice des dispositions de l'article 24, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules routiers qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg à partir du 1^{er} janvier 1967 :

La hauteur sous toute la largeur arrière du châssis ou des parties essentielles de la carrosserie d'un autobus, d'un autocar, d'une remorque ou d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses ne peut excéder 70 cm, lorsqu'il existe une distance de plus d'un mètre entre l'axe du dernier essieu et l'arrière du véhicule. Si cette prescription n'est pas remplie, le véhicule doit être muni d'un pare-chocs relié solidement aux longerons ou à ce qui en tient lieu, de façon à ramener la hauteur sous l'arrière à un maximum de 70 cm. Les extrémités du pare-chocs doivent être recourbées vers l'avant.

La largeur de ce pare-chocs ne peut être supérieure à la largeur du véhicule à l'endroit où il est placé, ni inférieure à 10 cm de chaque côté à cette même largeur . Il doit être placé le plus près possible de l'arrière du véhicule sans qu'il puisse se trouver à plus de 60 cm du point extrême arrière de la carrosserie du véhicule. Il doit avoir une résistance à la flexion au moins équivalente à celle d'une poutre en acier, en forme de U, à âme verticale, dont les dimensions sont les suivantes: hauteur totale 150 mm, largeur totale 50 mm et épaisseur 5 mm.

Tout véhicule automoteur d'un poids total maximum autorisé supérieur à 2 .500 kg doit être muni à l'avant d'un dispositif permettant de transmettre directement aux longerons du châssis ou à ce qui en tient lieu l'effort dû à sa prise en remorque.

Le châssis d'un autobus, d'un autocar ou d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses doit être d'un type agréé. Aucune partie portante du châssis ne peut être en bois. Aucun trou ne peut être aménagé dans les longerons par une personne autre que le constructeur du véhicule. Cette interdiction ne s'applique pas aux trous à aménager dans l'âme des longerons et dont les bords sont situés à une distance d'au moins 3 cm des ailes ou d'autres trous. Cette distance est mesurée du bord extérieur des ailes et du bord des trous.

Le réservoir à carburant doit être placé de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de carburant. Le réservoir à carburant ne peut se trouver en avant de l'essieu avant que s'il est situé à une distance d'au moins 120 cm de la face avant du châssis. La hauteur libre sous le réservoir et les canalisations à carburant ne peut, le véhicule étant vide, être inférieure à 25 cm, à moins que des parties portantes du châssis ou de la carrosserie soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir et les canalisations. Si le réservoir répond aux dispositions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, les conditions qui précèdent ne sont pas d'application. Pour les véhicules mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1993 la hauteur libre sous le réservoir et la canalisation doit être d'au moins 30 cm ; pour les véhicules, équipés d'un moteur à carburation, mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1973, il doit en outre être pris toutes les dispositions pour que, en cas de fuite du réservoir ou des canalisations, le carburant ne puisse atteindre la tuyauterie d'échappement.

Le dispositif de changement de vitesse des autobus, des autocars ou des véhicules automoteurs destinés au transport de choses, doit être facile à manier et se trouver à portée immédiate du conducteur. Le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré pour toute boîte de vitesse à commande manuelle directe.

Pour les véhicules automoteurs destinés au transport de choses, une aération suffisante de la cabine de conduite doit pouvoir être assurée. Si le moteur se trouve entièrement ou partiellement à l'intérieur de la cabine, il doit être isolé hermétiquement du compartiment intérieur par des parois incombustibles, isolantes et de bonne construction. Lorsque la cabine est séparée par une cloison du restant de la carrosserie, le conducteur doit disposer d'une issue accessible de 40 x 40 cm au moins, tant gauche qu'à sa droite. Cette disposition ne s'applique toutefois pas aux fourgons blindés qui tombent sous l'application du règlement grand-ducal du 22 août 2003 portant exécution de certaines dispositions de la loi du 12 novembre 2002 relative aux activités privées de surveillance et de gardiennage et qui ne disposent pas d'issues vers l'extérieur au niveau de la cabine. À condition pour ces véhicules d'être munis d'une issue de secours conforme aux dispositions du point 18. du paragraphe (1) de l'article 3 du règlement grand-ducal du 22 août 2003 précité en dehors de la cabine du conducteur, il suffit que la cabine du conducteur soit munie d'une issue indirecte, d'au moins 100 x 40 cm, aménagée dans la cloison qui sépare la cabine et le sas d'entrée.

Art. 24ter.

Sans préjudice des dispositions des articles 24 et 24bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules routiers des catégories M2, M3, N et O, qui sont immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 1971 :

La hauteur sous toute la largeur arrière du châssis ou des parties essentielles de la carrosserie ne peut excéder 70 cm, lorsqu'il existe une distance de plus d'un mètre entre l'axe du dernier essieu et l'arrière du véhicule. Si cette prescription n'est pas remplie, le véhicule doit être muni d'un pare-chocs arrière répondant aux conditions de montage ci-après :

- a) la partie inférieure du pare-chocs doit être située à moins de 70 cm du sol lorsque le véhicule est à vide; toutefois, pour les véhicules immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2005, la prédite hauteur libre en dessous de la partie inférieure du pare- chocs ne doit pas dépasser 55 cm ;
- b) à l'endroit où le pare-choc est placé, sa largeur ne peut être supérieure à la largeur du véhicule ni inférieure de plus de 10 cm de chaque côté de cette même largeur ;
- c) le pare-chocs doit être placé le plus près possible de l'arrière du véhicule sans qu'il puisse être éloigné de plus de 60 cm du point extrême arrière du véhicule ;
- d) les extrémités du pare-chocs ne peuvent pas être recourbées vers l'arrière ;
- e) le pare-chocs doit être relié solidement aux longerons ou à ce qui en tient lieu ;
- f) le pare-chocs doit avoir une résistance à la flexion au moins équivalente à celle d'une poutre en acier dont le module de résistance à la flexion est de 20 cm³.

Par dérogation, au cas où le véhicule transporte un conteneur qui dépasse l'arrière du véhicule, les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent par rapport à l'arrière du conteneur.

Tout véhicule qui répond aux dispositions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, est réputé satisfaire aux prescriptions visées aux alinéas 1^{er} et 2.

Les véhicules des catégories N2 et N3, les machines et les véhicules à usage spécial dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg, immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2005, doivent être munis d'un dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant répondant aux dispositions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée.

Les véhicules des catégories N2 et N3 immatriculés à partir du 1^{er} janvier 2005 doivent être construits et/ou équipés de manière à offrir aux usagers non protégés de la voie publique une protection efficace contre le risque de tomber sous une partie latérale du véhicule et de passer sous les roues. Cette exigence ne s'applique toutefois pas aux véhicules conçus et construits à des fins spéciales et qui, par leur fonction ou pour des raisons pratiques, ne peuvent pas être munis d'une telle protection latérale.

Les véhicules couverts par une réception CE délivrée sur base des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, sont réputés satisfaire aux exigences de l'alinéa 5.

Art. 24quater.

Sans préjudice des dispositions des articles 24 et 24bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules routiers de la catégorie M1, qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 1971 :

1. *Châssis ou carrosserie autoportante*

Aucune des parties portantes du châssis ne peut être en bois. Aucun trou ne peut être foré dans les longerons et aucune soudure ne peut y être effectuée par une personne autre que le constructeur du véhicule.

2. *Suspension*

Tout véhicule doit être équipé d'une suspension en bon état de fonctionnement. En cas de ressorts à lames, hélicoïdaux ou à barres de torsion, le véhicule doit également être pourvu d'amortisseurs en bon état de fonctionnement.

3. *Embrayage*

L'embrayage des véhicules doit être progressif et pouvoir être réglé facilement.

4. *Chauffage*

Les installations de chauffage doivent offrir toutes les garanties de sécurité. Les installations fonctionnant par chaleur récupérée directement sur la tubulure d'échappement elle-même, ne sont admises que pour les véhicules équipés d'un moteur diesel. Toutefois, des installations fonctionnant par chaleur récupérée sur la tubulure d'échappement par l'intermédiaire d'un échangeur de chaleur peuvent être admises pour un véhicule équipé d'un moteur à essence, à condition que la partie de la tubulure d'échappement entourée par l'échangeur de chaleur soit en acier et qu'elle ait une épaisseur minimale de 2 mm.

Les installations de chauffage qui répondent aux dispositions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, sont réputées satisfaire aux prescriptions du présent paragraphe.

5. *Ventilation*

Une aération suffisante de l'habitacle doit pouvoir être assurée.

6. *Aménagement intérieur*

Les parties du véhicule que les occupants risquent de heurter, lorsqu'ils sont projetés vers l'avant en cas de ralentissement ou d'arrêt brusque, ne peuvent comporter ni aspérité dangereuse, ni arrête vive susceptible d'accroître le risque ou la gravité des blessures de ces occupants. Le dispositif de manœuvre du toit ouvrant doit être conçu et réalisé de façon à en empêcher le fonctionnement intempestif, notamment en cas de collision.

7. *Aménagement extérieur*

La partie de la carrosserie située à l'avant du pare-brise, ne doit comporter ni des éléments constitutifs ou accessoires dirigés vers l'avant et non indispensables du point de vue technique, ni des ornements:

- qui soient pointus ou tranchants;
- qui constituent soit angle vif, soit saillie dangereuse, et qui, en cas de collision, sont susceptibles d'aggraver notablement le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route.

Les faces latérales et arrière ne doivent comporter ni accessoires non indispensables du point de vue technique, ni ornements qui soient pointus ou tranchants.

Les dispositions précitées ne sont pas applicables aux parties des véhicules situées à plus de 2 m au-dessus du niveau du sol.

8. *Portières*

Les portières latérales pivotant autour d'un axe vertical, doivent avoir leurs charnières à l'avant.

9. *Garde-boue*

La construction et l'aménagement du véhicule doivent être tels que toute projection vers l'arrière, due à la rotation des roues, soit réduite de façon à ne pas constituer une gêne ou un danger pour la circulation.

Art. 24quinquies.

1. *Ancrages pour ceintures de sécurité dans les véhicules routiers automoteurs*

- a) Sans préjudice des dispositions des alinéas b) et c) du présent paragraphe ainsi que des paragraphes 2., 3. et 4. du présent article,
 - le nombre et les caractéristiques des ceintures de sécurité dont sont munis les véhicules routiers automoteurs doivent correspondre aux ancrages en place et être adaptés aux sièges où elles sont installées;
 - dans les véhicules routiers automoteurs qui doivent être équipés d'ancrages pour ceintures de sécurité en vertu des dispositions du présent article, ces ancrages doivent correspondre aux critères des Règlements de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies ou des directives de la Communauté Economique Européenne concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ancrages des ceintures de sécurité des véhicules à moteur;
 - dans les véhicules routiers automoteurs qui doivent être munis de ceintures de sécurité en vertu des dispositions du présent article, ces ceintures doivent correspondre aux critères des Règlements de la Commission Economique pour l'Europe des Nations Unies ou des directives de l'Union européenne concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux ceintures de sécurité et aux systèmes de retenue des véhicules à moteur;
 - une ceinture à trois points peut être remplacée par une ceinture harnais et une ceinture sous-abdominale peut être remplacée par une ceinture à trois points ou une ceinture harnais;
 - dans un véhicule décapotable ou découvrable, lorsque l'aménagement d'ancrages supérieurs et de ceintures à trois points n'est techniquement pas possible, l'aménagement d'ancrages inférieurs et de ceintures sous-abdominales suffit.
- b) Les prescriptions du présent article ne sont pas applicables aux places aménagées pour le transport de personnes à mobilité réduite dans des fauteuils roulants ou sur des sièges spécialement adaptés.
- c) Par dérogation aux dispositions du présent article, il peut être fait usage d'ancrages et de ceintures de sécurité adaptés aux conditions résultant des exemptions au port de la ceinture dont question aux lettres b), d), e) et f) de l'article 160ter.

2. *Ancrages pour ceintures de sécurité et ceintures de sécurité dans les véhicules routiers des catégories M1 et N1*

- a) Les véhicules de la catégorie M1 qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 2004 doivent être équipés d'ancrages permettant l'installation de ceintures de sécurité à trois points sur toutes les places assises de la rangée avant. Ces places doivent en outre être munies de ceintures de sécurité à trois points.
- b) Les véhicules de la catégorie M1 qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 1971 et avant le 1^{er} octobre 2004 ainsi que les véhicules de la catégorie N1 qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 1987 doivent être équipés d'ancrages permettant l'installation d'au moins deux ceintures de sécurité à trois points correspondant aux places assises extérieures et de ceintures sous-abdominales correspondant aux autres places assises de la rangée

avant. Ces places doivent en outre être munies respectivement de ceintures de sécurité à trois points et de ceintures sous-abdominales.

- c) Les véhicules de la catégorie M1 qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 2004 doivent être équipés d'ancrages permettant l'installation de ceintures de sécurité à trois points sur les places assises qui ne font pas partie de la rangée avant et qui sont tournées vers l'avant du véhicule. Ces places doivent en outre être munies de ceintures de sécurité à trois points.
- d) Les véhicules de la catégorie M1 qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 1984 et avant le 1^{er} octobre 2004 doivent être équipés d'ancrages permettant l'installation de ceintures de sécurité sur les places assises qui ne font pas partie de la rangée avant et qui sont tournées vers l'avant du véhicule. Ces places doivent en outre être munies de ceintures de sécurité sous-abdominales au moins.

3. Ancrages pour ceintures de sécurité et ceintures de sécurité dans les véhicules routiers des catégories ~~L2~~ L2e, L5 L5e, L6-L6e et L7 L7e munis d'une carrosserie

Les véhicules des catégories ~~L2-L2e~~, L5 L5e, L6 L6e et L7 L7e munis d'une carrosserie, qui ont une masse à vide supérieure à 250 kg et qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} janvier 2002, doivent être équipés d'ancrages permettant l'installation de ceintures de sécurité à trois points sur les places assises extérieures de la rangée avant respectivement sur le siège d'une rangée avant à une seule place ainsi que de ceintures de sécurité sous-abdominales sur les autres places assises qui sont tournées vers l'avant du véhicule. Ces places doivent en outre être munies respectivement de ceintures de sécurité à trois points et de ceintures sous-abdominales.

4. Ancrages pour ceintures de sécurité et ceintures de sécurité dans les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 et dans les motor-homes

- a) Les véhicules des catégories M2 et M3, appartenant aux classes B ou III, ainsi que les véhicules des catégories N2 et N3 ainsi que les motor-homes doivent, pour autant qu'ils sont immatriculés pour la première fois à partir du 20 octobre 2007, être équipés d'ancrages permettant l'installation de ceintures de sécurité et être munis de ceintures de sécurité sur toutes les places assises dirigées vers l'avant du véhicule, à l'exception de celles sur les strapontins. Ces places doivent en outre être munies de ceintures de sécurité.

Pour ceux des motor-homes classés comme véhicules M1, les ancrages et les ceintures de sécurité doivent répondre aux exigences applicables pour les ancrages et ceintures dans les véhicules de la catégorie M1.

- b) Dans les véhicules des catégories M2 et M3 dont question sous a), un pictogramme conforme au modèle figurant à l'annexe de la directive 91/671/CEE modifiée 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, doit être apposé en évidence à chaque place assise munie d'une ceinture de sécurité. Cette disposition est également applicable aux autres véhicules des catégories M2 et M3 qui sont munis de ceintures de sécurité, même en l'absence de prescription afférente.

Art. 24sexies.

Sans préjudice des articles 24 et 24bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux motocycles qui sont immatriculés pour la première fois après le 25 novembre 1975 :

Le dispositif de changement de vitesse doit être facile à manier et se trouver à portée immédiate du conducteur. Le verrouillage automatique de chaque vitesse doit être assuré pour toute boîte de vitesse à commande directe. L'embrayage doit être progressif et pouvoir être réglé facilement.

Les modifications et transformations portées au garde-boue arrière ou à la partie arrière de la carrosserie d'un motocycle ne doivent pas présenter une gêne ou un danger pour la circulation. Au moins un de ces deux éléments doit au minimum recouvrir la partie arrière de la roue se situant entre le réservoir et la verticale de l'axe de la roue arrière.

Chaque roue d'un motocycle doit être équipée d'un garde-boue.

Le réservoir à carburant des véhicules automoteurs à trois roues assimilés à la catégorie des motocycles, à l'exception des motocycles avec side-car, doit être placé de façon à permettre l'évacuation directe vers le sol des fuites éventuelles de carburant. La hauteur libre sous le réservoir et les canalisations à carburant ne doit, le véhicule étant à vide, être inférieure à 30 cm, à moins que des parties portantes du châssis du cadre ou de la carrosserie ne soient situées plus bas et constituent une protection suffisante pour le réservoir et les canalisations.

L'habitacle d'un véhicule avec carrosserie fermée doit pouvoir être aéré d'une manière suffisante. Si un tel véhicule est équipé d'un système de chauffage, celui-ci doit satisfaire aux conditions prescrites par l'article 24quater.

Les portières latérales pivotant autour d'un axe vertical doivent avoir leurs charnières à l'avant.

Art. 25.

1. Les véhicules automoteurs et les «cyclomoteurs» ne doivent pas provoquer des bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers et aux riverains.

L'échappement libre et toute opération tendant à supprimer ou à réduire l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux sont interdits.

Il est interdit de circuler avec un véhicule dont le moteur ou une partie de la carrosserie ou du châssis produit un bruit excessif qui serait évité par un entretien normal du véhicule.

2. Le bruit produit par un véhicule neuf, mesuré d'après la méthode de l'Organisation Internationale de Normalisation (I.S.O.), ne doit pas excéder :

- a) 75dB(A) pour un cyclomoteur et pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée ne dépassant pas 80 cm³;aa) 78dB(A) pour un cycle à moteur auxiliaire;
- b) 77dB(A) pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée comprise entre 80 cm³ et 175 cm³;
- c) 82dB(A) pour une voiture automobile à personnes et pour un véhicule utilitaire;
- d) 80dB(A) pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée égale ou supérieure à 175 cm³;
- e) 84dB(A) pour un autobus ou autocar dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg
- f) 89dB(A) pour un autobus ou autocar dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg et pour un véhicule auto- moteur destiné au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg;
- g) 91dB(A) pour un autobus ou autocar équipé d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses et équipé d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE et dont la masse maximale autorisée dépasse 12 000 kg.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les valeurs du bruit produit par les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er mars 1999 ne doivent pas excéder :

- a) 78dB(A) pour un motocycle dont le moteur a une cylindrée ne dépassant pas 80 cm³;

- b) 80dB(A) pour un motorcycle dont le moteur a une cylindrée comprise entre 80 cm³ et 125 cm³;
- c) 83dB(A) pour un motorcycle dont le moteur a une cylindrée égale ou supérieure à 125 cm³;
- d) 82dB(A) pour un véhicule automoteur d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 3.500 kg;
- e) 90dB(A) pour un véhicule automoteur d'une masse maximale autorisée dépassant 3.500 kg;
- f) 94dB(A) pour un véhicule automoteur équipé d'un moteur diesel d'une puissance supérieure à 147 kW DIN ou 162 kW SAE.

3. Les véhicules qui répondent aux prescriptions du règlement modifié 168/2013/UE relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles, sont réputés satisfaire aux dispositions des paragraphes 1^{er} et 2.

Les véhicules automoteurs, autres que les motorcycles, qui répondent aux prescriptions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, sont réputés satisfaire aux dispositions des paragraphes 1^{er} et 2.

~~4. Les prescriptions des paragraphes 2 et 3 ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée et aux machines automotrices.~~

4. Les prescriptions des paragraphes 2 et 3 ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, ni aux machines automotrices.

Art. 25bis.

Les véhicules automoteurs et les «cyclo-moteurs» ne doivent pas émettre des fumées pouvant gêner à la circulation ou incommoder les autres usagers de la route.

Ils doivent être munis d'un dispositif d'échappement. Les gaz d'échappement ne peuvent être évacués qu'au moyen de ce dispositif. Celui-ci doit être suffisamment silencieux, efficace et étanche, et ne doit être interrompu par le conducteur en cours de route.

Ce dispositif doit être maintenu en parfait état d'entretien, de telle sorte que son efficacité demeure équivalente à celle d'un dispositif neuf. Il ne peut pas dépasser le gabarit du véhicule.

En aucun cas, les gaz d'échappement ne peuvent pénétrer à l'intérieur du véhicule et causer une gêne ou un danger pour les occupants ou les animaux transportés.

Sans préjudice des dispositions qui précèdent la tuyauterie d'échappement et le silencieux des voitures automobiles à personnes et véhicules utilitaires mis en circulation après le 1^{er} octobre 1971 doivent être écartés d'au moins 10 cm de toute matière facilement inflammable, à moins d'être efficacement protégés. Si le véhicule est équipé d'un moteur à essence, la tuyauterie d'échappement doit se trouver totalement en dehors de l'habitacle.

Les véhicules routiers qui, du point de vue de leur dispositif d'échappement, répondent aux dispositions des directives et règlements européens de réception, sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article.

Art. 25ter.

1. Les véhicules immatriculés au Luxembourg doivent répondre, en ce qui concerne la pollution de l'air par les gaz émis par les moteurs, aux dispositions suivantes:

- les voitures automobiles à personnes et les véhicules utilitaires ainsi que les camionnettes équipées d'un moteur à allumage commandé, mis en circulation pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 1992, doivent satisfaire aux prescriptions de la directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs équipant les véhicules à moteur, telles qu'elles ont été modifiées dans la suite;

- les camionnettes équipées d'un moteur à allumage par compression, mises en circulation pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 1992, doivent satisfaire aux prescriptions, soit de la directive 70/220/CEE précitée, soit de la directive 88/77/CEE du 3 décembre 1987 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives aux mesures à prendre contre les émissions de gaz polluants et de particules polluantes provenant des moteurs diesel destinés à la propulsion des véhicules, telles qu'elles ont été modifiées dans la suite;
- les camions, autobus, autocars, tracteurs de semi-remorques et machines automotrices équipés d'un moteur à allumage par compression, mis en circulation pour la première fois à partir du 1^{er} octobre 1993, doivent satisfaire aux prescriptions de la directive 88/77/CEE précitée.

~~Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux machines automotrices agricoles et des engins de travaux publics immatriculés comme machines automotrices.~~

~~Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, ni aux machines automotrices agricoles, ni aux engins de travaux publics immatriculés comme machines automotrices.~~

2. À l'exception des cyclomoteurs, des quadricycles légers, des motocycles, des tricycles, des quadricycles, des tracteurs, des machines automotrices, des véhicules à usage spécial et des véhicules de l'armée, les émissions d'échappement des véhicules routiers automoteurs sont déterminées conformément aux prescriptions du «point 8.2. de l'annexe II de la directive 2009/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques»³ ainsi que du point 2. de l'annexe II de la directive modifiée 2000/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 juin 2000 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans la Communauté.

Pour les véhicules routiers automoteurs équipés d'un moteur à allumage commandé (essence) dont les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda, tombant sous l'application des dispositions de l'alinéa 1^{er} de ce paragraphe, la teneur en monoxyde de carbone dans les gaz émis par ces véhicules au régime du ralenti ne doit pas dépasser:

- pour les véhicules dont l'immatriculation ou la mise en service a eu lieu avant le 1^{er} septembre 1972: soit la valeur maximale arrêtée par le constructeur du véhicule, soit, à défaut d'une telle valeur: 6,5% ;
- pour les véhicules dont l'immatriculation ou la mise en service a eu lieu entre le 1^{er} septembre 1972 et avant le 1^{er} octobre 1986: 4,5% ;
- pour les véhicules dont l'immatriculation ou la mise en service a eu lieu depuis le 1^{er} octobre 1986: 3,5%.

Pour les véhicules routiers automoteurs équipés d'un moteur à allumage commandé (essence) dont les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda, tombant sous l'application des dispositions du premier alinéa de ce paragraphe, les émissions d'échappement ne doivent pas dépasser les valeurs indiquées ci-après :

- la teneur en monoxyde de carbone (CO) au régime du ralenti ne doit pas dépasser 0,5% du volume des gaz émis pour les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} juillet 2002, ni 0,3% du volume des gaz émis pour les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois depuis le 1^{er} juillet 2002 ;
- la teneur en monoxyde de carbone (CO) au régime du ralenti accéléré, le moteur tournant à l'état débrayé à une vitesse au moins égale à 2000 tours par minute, ne doit pas dépasser 0,3% du volume des gaz émis pour les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois avant le 1^{er} juillet 2002, ni 0,2% du volume des gaz émis pour les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois depuis le 1^{er} juillet 2002, la valeur du facteur lambda devant dans les deux cas précités être comprise entre 0,97 et 1,03.

Pour les véhicules routiers automoteurs équipés d'un moteur à compression (diesel), tombant sous

l'application des dispositions du premier alinéa de ce paragraphe, le moteur tournant à l'état débrayé en accélération libre depuis la vitesse de ralenti jusqu'au régime de coupure de l'alimentation, le coefficient d'absorption des fumées émises ne doit pas dépasser :

- 2,5 m-pour les véhicules étant équipés d'un moteur diesel à aspiration naturelle et ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1980 et avant le 1^{er} juillet 2008 ;
- 3,0 m-pour les véhicules étant équipés d'un moteur diesel turbocompressé et ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois depuis le 1^{er} janvier 1980 et avant le 1^{er} juillet 2008 ;
- 1,5 m-pour les véhicules étant équipés d'un moteur diesel et étant immatriculés ou mis en circulation pour la première fois à partir du 1er juillet 2008.

3. Pour les cyclomoteurs, les quadricycles légers, les motocycles, les tricycles, les quadricycles, les tracteurs, les machines automotrices et les véhicules à usage spécial équipés d'un moteur à allumage commandé (essence) dont les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda, la teneur en monoxyde de carbone (CO) au régime du ralenti ne doit pas dépasser 4,5% du volume des gaz émis.

Pour les cyclomoteurs, les quadricycles légers, les motocycles, les tricycles, les quadricycles, les tracteurs, les machines automotrices et les véhicules à usage spécial équipés d'un moteur à allumage commandé (essence) dont les émissions sont contrôlées par un système de régulation perfectionné tel qu'un catalyseur à trois voies géré par sonde lambda, la teneur en monoxyde de carbone (CO) au régime du ralenti ne doit pas dépasser 0,5% du volume des gaz émis.

Pour les tracteurs, les machines automotrices et les véhicules à usage spécial équipés d'un moteur à compression (diesel), ce moteur tournant à l'état débrayé en accélération libre depuis la vitesse de ralenti jusqu'au régime de coupure de l'alimentation, le coefficient d'absorption des fumées émises ne doit pas dépasser 3,5 m-1.

4. Lorsque les valeurs limites indiquées aux paragraphes 2. et 3. ne peuvent pas être respectées, les valeurs mesurées ne doivent pas dépasser les valeurs limites respectives indiquées par le constructeur et agréés lors de la réception par type du véhicule.

5. Tout véhicule ne répondant pas aux exigences des paragraphes 2., 3. et 4. mais satisfaisant pourtant, selon le type de véhicule, aux prescriptions de la directive 2009/40/CE ou de l'une des directives modifiées 70/220/CEE, 88/77/CEE ou 2000/30/ CE précitées, est réputée satisfaire aux prescriptions du présent article.

B. – Organes de direction

Art. 26.

Les organes de direction doivent être de construction robuste et en bon état de fonctionnement.

Les joints à rotules des barres de connexion doivent être tels que ni l'usure peu prononcée des rotules ou des cuvettes, ni le bris des ressorts assurant leur serrage n'aient pour conséquence que les rotules sortent des cuvettes.

Une bonne maniabilité de la direction doit être assurée. Les effets indésirables des réactions provenant des roues directrices ne doivent pas être transmis au volant.

Seul le constructeur peut effectuer des soudures aux organes de direction. La forme des organes de direction ne peut être modifiée ni à froid, ni à chaud.

C. – Freins

Art. 27.

Tout système de freinage doit être à action rapide et pouvoir arrêter et immobiliser, même dans les plus fortes déclivités, le véhicule pour lequel il est prescrit.

Les conduites des freins de service à air comprimé doivent être conçues de façon à permettre séparément pour chaque circuit le raccordement d'un manomètre à un endroit aisément accessible du côté latéral du véhicule. La pression indiquée doit être celle qui agit sur les cylindres de frein.

Art. 27bis.

Par dérogation aux dispositions de l'article 27, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966 :

Tout système de freinage doit être à action rapide et pouvoir arrêter et immobiliser, même dans les plus fortes déclivités, le véhicule pour lequel il est prescrit.

Les réservoirs à air des freins à commande pneumatique dont sont équipés les autobus, les autocars et les véhicules automoteurs destinés au transport de choses, doivent avoir des dimensions telles qu'après le nombre de freinages indiqué ci-après la pression dans les réservoirs ne doit pas être inférieure à la moitié de la pression initiale:

- a) pour les freins à air comprimé à simple circuit: 12;
- b) pour les freins à air comprimé à double circuit: 8;
- c) pour les freins à dépression à simple circuit: 7;
- d) pour les freins à dépression à double circuit: 5.
- e) Ces essais doivent être effectués le moteur arrêté.

Les dispositions des deux alinéas qui précèdent ne s'appliquent pas aux véhicules automoteurs équipés d'un servo-frein pneumatique et qui ne sont pas destinés à traîner une remorque ou une semi-remorque.

Art. 27ter.

Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des «tracteurs» et des machines, qui sont équipés d'un dispositif permettant de raccorder un dispositif de freinage à commande pneumatique d'une remorque ou semi-remorque et qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971 doivent répondre aux prescriptions suivantes :

Leurs réservoirs à air des freins à commande pneumatique doivent avoir des dimensions telles qu'après le nombre de freinage indiqué ci-après la pression dans les réservoirs ne soit pas inférieure à la moitié de la pression initiale :

- a) pour les freins à air comprimé à simple circuit: 12;
- b) pour les freins à air comprimé à double circuit: 8;
- c) pour les freins à dépression à simple circuit: 7;
- d) pour les freins à dépression à double circuit: 5.

Ces essais doivent être effectués le moteur arrêté.

Art. 28.

Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des tracteurs et des machines, doivent être munis de deux dispositifs de freinage dont les commandes sont indépendantes l'une de l'autre.

A part les tambours, les segments de freins, les cames et les leviers de cames, tous les organes doivent être propres à chacun des deux dispositifs.

L'un des dispositifs de freinage ou frein de service doit agir sur les roues portant à l'arrêt au moins les deux tiers du poids total maximum autorisé.

Le frein de service doit être réalisé de façon à permettre d'obtenir en palier, par temps sec, une efficacité de freinage de 50% au moins sur chaque roue.

L'autre dispositif de freinage ou frein de secours doit agir sur les roues ou sur la transmission. Il doit pouvoir rester bloqué, même en l'absence du conducteur, par un dispositif à action purement mécanique.

Art. 28bis.

~~Par dérogation aux dispositions de l'article 28, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Luxembourg après le 31 décembre 1966 :~~

~~Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des tracteurs, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, doivent être munis :~~

Par dérogation aux dispositions de l'article 28, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Luxembourg après le 31 décembre 1966 :

Les véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des tracteurs, des machines, des véhicules spéciaux de l'Armée et des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, doivent être munis :

- a) d'un frein de service à action modérable, conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse, de son siège, sans lever les mains du volant de direction et par la manœuvre d'un organe de commande unique, contrôler le mouvement du véhicule et l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement ;
- b) d'un frein de secours à action modérable, permettant, notamment en cas de défaillance du frein de service, d'arrêter le véhicule sur une distance raisonnable. Ce frein doit être conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse l'actionner de son siège, en conservant le contrôle de l'organe de direction avec au moins une main ;
- c) d'un frein de stationnement permettant, même en l'absence du conducteur, de maintenir le véhicule immobilisé sur une déclivité de 16%. Les éléments actifs doivent rester maintenus en position de serrage au moyen d'un dispositif à action purement mécanique, à moins qu'il ne s'agisse d'un véhicule destiné exclusivement à des fins de compétition sportive sur circuit fermé et dont le constructeur atteste la sécurité technique.

Les tambours, les segments de frein, les arbres et leviers de cames et les tiges de piston peuvent être communs à plusieurs freins.

La commande assurant la mise en action du frein de stationnement doit être indépendante de celle assurant la mise en action du frein de service.

L'efficacité des freins prémentionnés doit être telle qu'en palier et par temps sec la décélération moyenne de freinage en régime obtenu, les freins étant à froid et le moteur débrayé, ne soit pas inférieure aux minima ci-après, quelles que soient les conditions de charge et de vitesse du véhicule :

- 1) pour le frein de service :
 - a) des autobus et autocars: 5 m/sec ;
 - b) des véhicules automoteurs destinés au transport de personnes et comportant moins de 10 places assises entières, y compris la place du conducteur: 5,8 m/sec ;
 - c) des véhicules automoteurs destinés au transport de choses: 4,4 m/sec ;
- 2) pour le frein de secours des véhicules visés sub 1): 50% du minimum fixé pour le frein de service ;
- 3) pour le frein de stationnement des véhicules visés sub 1): 1,3 m/sec, la vitesse initiale étant de 15 km/h.

Le frein de service doit agir sur tous les essieux du véhicule. Son action doit être judicieusement répartie entre les essieux freinés. De plus, son action doit être répartie entre les roues d'un même essieu de façon symétrique par rapport au plan longitudinal médian du véhicule.

Sur avis motivé de la commission médicale prévue à l'article 90, le ministre des Transports peut modifier les prescriptions ci-dessus relatives aux dispositifs de freinage, lorsqu'il s'agit de véhicules conduits par des personnes infirmes.

Le frein de secours peut consister :

- a) soit dans le frein de stationnement pour autant qu'il permette d'obtenir l'efficacité prescrite pour le frein de secours et que sa transmission soit indépendante de celle du frein de service ;
- b) soit dans le frein de service, lorsque ce frein est réalisé de manière telle qu'en cas de défaillance d'une pièce quelconque de la transmission, un au moins des essieux puisse encore être freiné par action sur la commande du frein de service et que l'efficacité résiduelle de celui-ci ne soit pas inférieure à 30% de celle prescrite pour le frein de service ;
- c) soit dans un dispositif dont la commande et la transmission sont indépendantes de celles des autres freins.

Les surfaces freinées doivent être constamment en liaison avec les roues sans possibilité de désaccouplement; elles doivent être fixées aux roues de façon rigide, ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance. Pour le frein de service, la transmission ne peut comporter d'accouplement par engrenages. Les freins sur arbre de transmission sont interdits lorsque le véhicule est équipé d'un pont-moteur à plusieurs rapports de vitesse. Toutefois, il est fait exception pour le frein de stationnement si, par construction, un désaccouplement de la transmission ne peut se produire pendant l'arrêt du véhicule que par une manœuvre de la commande. Dans ce cas, le frein de stationnement ne peut être utilisé comme frein de secours.

Dans les dispositifs de freinage à transmission hydraulique, il faut que :

- 1° les orifices de remplissage des réservoirs de liquide soient aisément accessibles ;
- 2° les récipients contenant la réserve de liquide soient construits et disposés sur le véhicule de manière à permettre un contrôle aisé du niveau du liquide sans qu'il soit nécessaire de les ouvrir . Si cette condition n'est pas remplie, un signal avertisseur doit permettre au conducteur de se rendre compte de toute baisse de la réserve de liquide, susceptible d'entraîner une défaillance du dispositif de freinage. Ce signal doit en outre présenter une sécurité intrinsèque.

Toutefois, il peut être dérogé aux prescriptions sub 2° si le véhicule est pourvu d'un dispositif de freinage de service comportant deux circuits indépendants ayant chacun un récipient de liquide, et pour autant qu'un signal avertisseur permette au conducteur de se rendre compte de la défaillance de chacun des circuits. Ce signal avertisseur doit être conçu de manière telle que le conducteur puisse contrôler son bon fonctionnement avant la mise en marche du véhicule.

Dans les dispositifs de freinage à air comprimé, les réservoirs doivent être pourvus d'un purgeur.

Tout véhicule équipé d'un frein actionné à partir d'un réservoir d'énergie accumulée doit être muni, dans le cas où un freinage efficace est impossible sans l'intervention de l'énergie accumulée, d'un dispositif d'alarme, avertissant le conducteur, par voie optique ou acoustique, que l'énergie dans une partie quelconque de l'installation en amont du distributeur ou du robinet de commande est tombée à 65% de sa valeur normale de fonctionnement. Ce dispositif doit être branché directement et de façon permanente au circuit. Un manomètre ne constitue pas un dispositif d'alarme.

Lorsque l'intervention d'une source auxiliaire d'énergie est indispensable au fonctionnement d'un dispositif de freinage, la réserve d'énergie doit être telle qu'en cas d'arrêt du moteur l'efficacité du freinage reste suffisante pour permettre l'arrêt du véhicule dans les conditions prescrites.

Si l'action musculaire du conducteur sur le frein de stationnement est renforcée par une source auxiliaire d'énergie, le frein doit être conçu et réalisé de manière telle qu'il reste bloqué, même en cas de défaillance de l'énergie auxiliaire.

Lorsqu'il peut être mis fin à l'action d'un frein par l'intervention d'un dispositif spécial, l'action de ce dispositif doit cesser automatiquement dès que le fonctionnement normal du frein est rétabli.

Pour les véhicules automoteurs auxquels il est autorisé d'atteler une remorque équipée d'un frein commandé par le conducteur du véhicule tracteur, le frein de service du véhicule tracteur doit être muni d'un dispositif construit de manière qu'il ne soit pas mis hors de service en cas de défaillance du dispositif de freinage de la remorque, ou en cas de rupture du conduit de la liaison, pneumatique ou autre, entre le véhicule automoteur et sa remorque, résultant d'une rupture ou d'un décrochage de l'attelage.

Les appareils qui ne font pas partie des dispositifs de freinage de service, de secours ou de stationnement ne

peuvent être alimentés en énergie à partir du réservoir d'énergie des freins que par l'intermédiaire d'une valve de barrage ou de tout autre dispositif équivalent fonctionnant automatiquement. Cette valve ou ce dispositif doit être placé le plus près possible du réservoir d'énergie et être réglé de manière que la pression dans le réservoir ne puisse diminuer dangereusement. Dans les installations de frein à air comprimé, les appareils qui ne font pas partie du dispositif de freinage ne peuvent puiser leur énergie dans le réservoir principal que si la conduite vers ces appareils est munie d'une valve de barrage empêchant une diminution dangereuse des réserves d'énergie alimentant les dispositifs de freinage.

La force exercée sur toute commande à pied ne peut excéder 50 kg pour les véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et comportant moins de 10 places assises entières, y compris la place du conducteur, et 70 kg pour les autobus, autocar et véhicules automoteurs affectés au transport de choses.

La force exercée sur toute commande à main ne peut dépasser 40 kg pour les véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et comportant moins de 10 places assises entières, y compris la place du conducteur, et 60 kg pour les autobus, autocars et véhicules automoteurs affectés au transport de choses.

Art. 28ter.

Par dérogation aux dispositions de l'article 28bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules automoteurs, à l'exception des motocycles, des «tracteurs» et des machines, qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971 :

Lorsqu'il peut être mis fin à l'action d'un frein par l'intervention d'un dispositif spécial, l'action de ce dispositif doit cesser automatiquement dès que le fonctionnement normal du frein est rétabli . Cette disposition n'est toutefois pas applicable, s'il ne peut être mis fin au fonctionnement de ce dispositif spécial qu'au moyen d'un outil.

Art. 28quater.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 9 de l'article 28bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules automoteurs qui sont immatriculés pour la première fois après le 30 septembre 1973, à l'exception des motocycles, des «tracteurs» et des machines:

Le dispositif de freinage de service et le dispositif de freinage de stationnement doivent agir sur des surfaces freinées liées aux roues de façon permanente par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes. Aucune surface freinée ne doit pouvoir être désaccouplée des roues; toutefois, pour le frein de service et de secours, un tel désaccouplement est admis pour certaines des surfaces freinées à condition qu'il soit seulement momentané et que le freinage de service aussi bien que le freinage de secours continue de pouvoir s'exercer avec l'efficacité prescrite. De plus, un tel désaccouplement est admis pour le frein de stationnement, à condition que ce désaccouplement soit commandé exclusivement par le conducteur de sa place de conduite au moyen d'un système ne pouvant entrer en action à cause d'une fuite.

Art. 28quinquies.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 17 de l'article 28bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules automoteurs qui sont immatriculés pour la première fois après le 30 septembre 1973, à l'exception des motocycles, des «tracteurs» et des machines :

Pour les véhicules automoteurs auxquels il est autorisé d'atteler une remorque équipée d'un frein commandé par le conducteur du véhicule tracteur, le frein de service du véhicule tracteur doit être muni d'un dispositif construit de manière qu'en cas de défaillance du système de freinage de la remorque, ou qu'en cas d'interruption de la liaison pneumatique ou autre entre le véhicule tracteur et sa remorque, il soit encore possible de freiner par le frein de service le véhicule tracteur avec l'efficacité prescrite pour le freinage de secours. Ce dispositif doit se trouver sur le véhicule tracteur.

Art. 28sexies.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 17 de l'article 28bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules automoteurs qui sont immatriculés pour la première fois après le 30 septembre 1973, à l'exception des motocycles, des «tracteurs» et des machines :

Les appareils qui ne font pas partie d'un dispositif de freinage ne peuvent être alimentés en énergie à partir du réservoir d'énergie d'un dispositif de freinage que par l'intermédiaire d'une valve de barrage ou de tout autre dispositif équivalent fonctionnant automatiquement. Cette valve ou ce dispositif doit être placé le plus près possible de la prise au réservoir ou à la tubulure d'alimentation, et être réglé de manière que la pression dans le réservoir ne puisse être inférieure à 65% de la valeur normale de fonctionnement.

Dans les installations de frein à air comprimé, des appareils qui ne font pas partie du dispositif de freinage ne peuvent puiser leur énergie dans le réservoir principal que si la conduite vers ces appareils est munie d'une valve de barrage empêchant une diminution dangereuse des réserves d'énergie alimentant les dispositifs de freinage.

Art. 29.

Toute remorque dont le poids total maximum autorisé dépasse 750 kg doit être munie d'au moins un dispositif de freinage agissant sur au moins deux roues non situées du même côté.

Les dispositions de l'alinéa qui précède, s'appliquent également aux remorques dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg, mais dont le poids en charge est supérieur à la moitié du poids propre du véhicule tracteur.

Dans tous les cas l'efficacité de freinage doit être de 50% au moins sur chaque roue.

Si le poids total maximum autorisé de la remorque dépasse 3 .500 kg, le dispositif de freinage doit pouvoir être actionné par la commande du frein de service du véhicule tracteur. Lorsque ce poids ne dépasse pas 3 .500 kg, le dispositif de freinage doit pouvoir être actionné par le rapprochement de la remorque et du véhicule tracteur, système appelé freinage par inertie.

L'arrêt d'une remorque désaccouplée d'un poids total maximum autorisé de plus de 750 kg doit être assuré par un système de freinage pouvant rester bloqué, même en l'absence du conducteur, par un dispositif à action purement mécanique.

Art. 30.

Toute remorque soumise à l'obligation d'être munie d'un frein de service doit être équipée d'un dispositif assurant automatiquement l'arrêt en cas de rupture de l'attache. Cette disposition n'est applicable ni aux véhicules spéciaux de l'armée, ni aux remorques dont la masse maximale autorisée est inférieure à 1 .500 kg, à condition que ces remorques soient munies, en plus de l'attache principale, d'une attache secondaire qui doit répondre aux exigences du chiffre 3 du paragraphe C . de l'article 18.

Aucune attache ne peut toucher la voie publique.

Art. 30bis.

Par dérogation aux dispositions des articles 29 et 30, les prescriptions du présent article sont applicables aux remorques et semi-remorques qui sont enregistrées pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971 :

A. – Dispositifs de freinage exigés

Les remorques doivent être munies:

a) d'un dispositif de freinage de service conçu et réalisé de manière telle

- que le conducteur puisse contrôler le mouvement du véhicule et l'arrêter d'une façon sûre, rapide et efficace, quelles que soient les conditions de vitesse et de chargement et quelle que soit la déclivité sur laquelle le véhicule se trouve;
- qu'il agisse sur toutes les roues;
- qu'il entre en action par la manœuvre du dispositif de freinage de service du véhicule tracteur et que son action soit modérable;
- qu'il entre en action, soit directement, soit indirectement, par la manœuvre du dispositif de freinage de secours du véhicule tracteur; toutefois, cette exigence n'est pas imposée si la remorque est équipée d'un autre frein qui présente des garanties au moins équivalentes et qui entre en action, soit

directement, soit indirectement, par la manœuvre du dispositif de freinage de secours du véhicule tracteur;

- b) d'un dispositif de freinage automatique conçu et réalisé de manière telle qu'il entre en action en cas de rupture de la liaison avec le véhicule tracteur;
- c) d'un dispositif de freinage de stationnement conçu et réalisé de manière telle que, à lui seul et par une action purement mécanique, il puisse maintenir la remorque à l'arrêt sur une déclivité.

B. – Dispositif de freinage automatique

1. Le freinage automatique de la remorque doit être assuré au moyen du dispositif de freinage de service à moins que la remorque ne soit pourvue d'un autre dispositif de freinage qui présente des garanties au moins équivalentes et qui entre en action en cas de rupture de l'attache avec le véhicule tracteur.

2. Pour les remorques munies d'un dispositif de freinage de service du type par inertie, ce freinage automatique peut être assuré:

- soit au moyen du dispositif de freinage de stationnement;
- soit au moyen d'un dispositif de freinage agissant par la chute du timon.

C. – Dispositif de freinage de stationnement

1. Le dispositif de freinage de stationnement doit pouvoir être actionné aisément de l'extérieur du véhicule au moyen d'une commande manuelle, et rester bloqué au moyen d'un dispositif à action purement mécanique. Toutefois, la commande manuelle n'est pas exigée si le dispositif de freinage de stationnement entre automatiquement en action dès que le dispositif de freinage de service ne maintient plus la remorque à l'arrêt.

2. Un dispositif de freinage agissant par la chute du timon n'est pas considéré comme un dispositif de freinage de stationnement.

D. – Exceptions relatives aux dispositifs de freinage exigés

1. Un dispositif de freinage de service et un dispositif de freinage de stationnement ne sont pas exigés des remorques à un essieu dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 750 kg, à condition que le poids en charge de la remorque n'excède pas la moitié du poids propre du véhicule tracteur.

2. Un dispositif de freinage automatique n'est pas exigé des remorques à un essieu dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 1 .500 kg.

3. Pour les remorques, un frein à inertie est seulement admis comme dispositif de freinage de service, si la masse maximale autorisée de la remorque ne dépasse pas 3 .500 kg.

4. Pour les remorques dont la somme des poids maxima autorisés admis sous les essieux excède 16 .000 kg, le dispositif de freinage de service doit être commandé par pression d'air.

5. Pour les remorques dont le poids total maximum autorisé n'excède pas 3 .500 kg, il n'est pas nécessaire que le frein de service de la remorque fonctionne lorsque le frein de secours du véhicule tracteur est mis en œuvre.

E. – Caractéristiques générales de construction des dispositifs de freinage

1. Les dispositifs de freinage peuvent comporter des parties communes.

2. Toutes les parties des dispositifs de freinage doivent être de dimensions largement calculées et aisément accessibles pour l'entretien.

3. L'usure des freins doit pouvoir être aisément compensée par un système de réglage manuel ou automatique . En outre, la commande, les éléments de la transmission et les freins doivent posséder une réserve de course telle que, après échauffement des freins ou après un certain degré d'usure des garnitures, l'efficacité du freinage soit assurée sans nécessité d'un réglage immédiat.

4. Le réglage des freins doit pouvoir se faire pour chaque roue prise séparément.

5. Les surfaces freinées doivent être constamment en liaison avec les roues sans possibilité de désaccouplement; elles doivent être fixées aux roues de façon rigide ou par l'intermédiaire de pièces non susceptibles de défaillance.

6. L'action de chaque dispositif de freinage doit être judicieusement répartie entre les essieux et les roues.

F. – Réservoirs des dispositifs de freinage

1. Le contenu total des réservoirs des dispositifs de freinage à commande pneumatique doit être égal à n fois le volume des conduites, des cylindres et des autres appareils de freinage.

Le facteur n doit être compris entre les valeurs ci-après:

- a) 7 et 12 pour les systèmes de freinage à air comprimé à simple conduit;
- b) 4 et 8 pour les systèmes de freinage à air comprimé à double conduit;
- c) 5 et 8 pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit;
- d) 4 et 6 pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit.

2. La prescription précitée est considérée comme respectée si après un seul freinage, la variation de pression en hPa dans les réservoirs est comprise dans les limites suivantes:

- a) 380 et 550 pour les systèmes de freinage à air comprimé à simple conduit (pression nominale: 4.500 hPa);
- b) 600 et 1.200 pour les systèmes de freinage à air comprimé à double conduit (pression nominale: 6.000 hPa);
- c) 30 et 50 pour les systèmes de freinage à dépression à simple conduit (pression nominale: 300 hPa);
- d) 40 et 80 pour les systèmes de freinage à dépression à double conduit (pression nominale: 300 hPa).

3. Le réservoir doit être pourvu d'un dispositif permettant d'y raccorder un manomètre.

G. – Vanne de réglage des forces de freinage

1. Pour les remorques dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 3.500 kg, le dispositif de freinage de service doit être pourvu d'un appareil permettant d'adapter les forces de freinage aux conditions de charge du véhicule.

2. Si cet appareil n'est pas automatique, il doit être placé de telle façon qu'il puisse être actionné aisément et les différentes positions d'utilisation doivent être indiquées clairement,

3. Cet appareil peut être installé sur le véhicule tracteur uniquement dans le cas où le dispositif de freinage de service de la remorque ne permet pas d'en équiper cette dernière.

H. – Caractéristiques particulières de construction des dispositifs de freinage

1. Pour les dispositifs de freinage à transmission hydraulique:

- a) Les orifices de remplissage des réservoirs de liquide doivent être aisément accessibles;
- b) les réservoirs contenant la réserve de liquide doivent être construits et disposés sur le véhicule de manière à permettre un contrôle aisé du niveau du liquide sans qu'il soit nécessaire de les ouvrir.

2. Les réservoirs des dispositifs de freinage à air comprimé doivent être pourvus d'un purgeur.

3. Lorsqu'un dispositif de freinage est pourvu d'un appareil permettant la mise hors service de ce dispositif, cet appareil doit se trouver en un endroit bien visible et être aisément accessible pour la manœuvre; les différentes positions d'utilisation de l'appareil doivent être indiquées clairement. Ces conditions ne sont pas exigées lorsque l'appareil fonctionne automatiquement, de telle façon que lors du raccordement du dispositif de freinage, le fonctionnement de celui-ci est rétabli.

4. Les appareils qui ne font pas partie des dispositifs de freinage ne peuvent être alimentés en énergie à partir du réservoir d'énergie de ces dispositifs de freinage que par l'intermédiaire d'une valve de barrage ou de tout autre dispositif automatique équivalent.

5. La valve ou le dispositif visé sous 4 doit être placé le plus près possible du réservoir d'énergie et être réglé de manière que la pression dans le réservoir ne puisse diminuer dangereusement.

6. Le frein à inertie doit être construit de façon à permettre la marche arrière avec la remorque chargée; si, à cet effet, la mise hors service du frein est nécessaire, celle-ci doit prendre automatiquement fin dès que le véhicule reprend sa marche normale.

I. – Détermination de l'efficacité de freinage

1. L'efficacité du dispositif de freinage de service et du dispositif assurant le freinage automatique des véhicules neufs doit être telle que, sur route horizontale et sèche, les freins étant à froid et soumis à la pression nominale de fonctionnement quelle que soient les conditions de charge et de vitesse, la somme des forces exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 45% de la somme des poids totaux maxima autorisés sous les essieux en conditions statiques.

2. Le dispositif de freinage de stationnement des véhicules neufs doit pouvoir maintenir à l'arrêt le véhicule en charge sur une pente ascendante ou descendante de 16%.

Cette prescription est considérée comme satisfaite si le dispositif de freinage de stationnement permet d'obtenir que, sur une route horizontale et sèche, les freins étant à froid, quelles que soient les conditions de charge et avec une vitesse initiale de 15 km/h, la somme des forces exercées à la périphérie des roues soit au moins égale à 13% de la somme des poids totaux maxima autorisés sous les essieux en conditions statiques.

3. Le dispositif de freinage de service de la remorque doit fonctionner pratiquement en même temps que le frein de service du véhicule tracteur et avoir une efficacité sensiblement égale.

4. Lorsqu'il s'agit de remorques munies d'un dispositif de freinage de service du type par inertie, l'efficacité doit pouvoir être obtenue sans que la poussée de la remorque sur l'attelage dépasse:

- 9% du poids total maximum autorisé des remorques à un essieu;
- 6% du poids total maximum autorisé des autres remorques.

Le frein ne peut entrer en action qu'au moment où la poussée sur l'attelage atteint 2% du poids total maximum autorisé de la remorque.

5. La force exercée sur la commande du dispositif de freinage de stationnement ne peut dépasser

- 40 kg pour les remorques dont le poids total maximum autorisé n'excède pas 3 .500 kg;
- 60 kg pour les autres remorques .

Art. 31.

Tous les autres véhicules traînés, à l'exception des machines, des essieux simples de dépannage et des véhicules traînés par des cycles ou des «cyclo-moteurs», non munis d'un dispositif de freinage conforme au précédent article, doivent au moins être munis d'un système de freinage par inertie ou d'un dispositif de freinage pouvant être actionné par un serre-frein.

Le poids en charge d'un véhicule traîné non freiné est limité à 2 .000 kg.

Art. 32.

Les cyclomoteurs doivent être munis de deux freins indépendants.

L'efficacité des freins doit être telle qu'en palier et par temps sec, les freins étant à froid et le moteur débrayé, la décélération moyenne de freinage en régime obtenue n'est pas inférieure à 4,4 m/sec quelles que soient les conditions de charge et de vitesse du véhicule ; cette valeur est de 5 m/sec pour les cyclomoteurs. Les véhicules qui répondent aux prescriptions du règlement modifié 168/2013/UE précité, sont réputés satisfaire aux dispositions du présent alinéa.

Les cycles doivent être équipés de deux systèmes de freinage indépendants agissant de manière équilibrée sur chaque roue.

Par dérogation à l'alinéa qui précède, les véhicules autres que les cycles mais assimilés à ceux-ci, dont les deux roues ne sont pas alignées ou ceux qui sont équipés d'une seule roue, sont à équiper d'un système de freinage

unique. Pour les véhicules équipés de plusieurs roues, le système de freinage doit agir de manière équilibrée sur au moins deux roues.

Les freins doivent pouvoir être actionnés par le seul conducteur.

Art. 32bis.

Par dérogation aux dispositions de l'article 32, les prescriptions suivantes sont applicables aux motocycles qui sont immatriculés pour la première fois après le 25 novembre 1975:

Tout motocycle doit être équipé de deux dispositifs de freinage indépendants, dont l'un doit agir sur la ou les roues avant et l'autre sur la ou les roues arrière; ces deux dispositifs à commandes indépendantes ne doivent pas nécessairement agir sur la roue du side-car. En cas de défaillance de l'un des deux dispositifs, l'autre doit encore pouvoir fonctionner efficacement.

L'usure des freins doit pouvoir être facilement compensée par un système de réglage manuel ou automatique.

Les organes de commande doivent se trouver à portée immédiate du conducteur. Lorsque les dispositifs de freinage sont à commande manuelle, une des commandes doit être placée de telle façon qu'un frein puisse être actionné sans que le conducteur soit obligé de lâcher le volant ou le guidon.

Au moins un des dispositifs de freinage doit agir sur des surfaces freinées, fixées aux roues soit de façon rigide, soit par l'intermédiaire de pièces suffisamment robustes.

Les «tricycles» doivent être équipés d'un dispositif de freinage capable de maintenir le véhicule à l'arrêt dans une déclivité. Ce dispositif doit être conçu et réalisé de manière telle que le conducteur puisse l'actionner de son siège; il doit pouvoir rester bloqué, même en l'absence du conducteur, au moyen d'un système à action purement mécanique.

Les motocycles doivent être munis de deux freins indépendants.

L'efficacité des dispositifs de freinage doit être telle qu'en palier et par temps sec, les freins étant à froid et le moteur débrayé, la décélération moyenne de freinage en régime obtenue n'est pas inférieure, quelles que soient les conditions de charge et de vitesse du véhicule, aux minima suivants:

- a) lors de l'emploi simultané des deux dispositifs de freinage:
5,1 m/sec pour les motocycles sans side-car;
5,4 m/sec² pour les motocycles avec side-car; 5,0 m/sec pour les tricycles;
- b) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue avant:
4.4 m/sec pour les motocycles sans side-car;
- c) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue arrière:
2,9 m/sec pour les motocycles sans side-car;
- d) lors de l'emploi d'un de ces dispositifs de freinage:
18 m/sec pour les tricycles;
- e) lors de l'emploi du frein de stationnement:
- f) 2.5 m/sec pour les tricycles.

Pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} mars 1999, l'efficacité des dispositifs de freinage telle que déterminée ci-avant, doit correspondre aux valeurs suivantes:

- a) lors de l'emploi simultané des deux dispositifs de freinage:
5,0 m/sec² pour les motocycles sans side-car;
4.6 m/sec² pour les motocycles avec side-car et les tricycles;
- b) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue avant:

- 3.9 m/sec² pour les motocycles sans side-car;
- c) lors de l'emploi du dispositif de freinage agissant sur la roue arrière:
3,1 m/sec² pour les motocycles sans side-car;
- d) lors de l'emploi du frein de stationnement:
1,5 m/sec² pour les tricycles, la vitesse initiale étant de 15 km/heure.

Les véhicules qui répondent aux prescriptions du règlement modifié 168/2013/UE précité, sont réputés satisfaire aux dispositions du présent article.

Les décélérations précitées doivent être obtenues sans que les forces exercées sur les commandes dépassent: 50 kg pour une commande à pied; 20 kg pour une commande à main.»

Art. 33.

Les «tracteurs» doivent être munis soit de deux dispositifs de freinage indépendants l'un de l'autre, soit d'un dispositif unique actionné par deux commandes différentes.

Le frein unique ou l'un des freins au moins doit agir simultanément sur les deux roues arrière et pouvoir rester bloqué, même en l'absence du conducteur, par un dispositif à action purement mécanique.

Les commandes des freins doivent pouvoir être maniées simultanément du siège même du conducteur; l'un des freins au moins doit pouvoir être actionné sans que le conducteur doive lâcher le volant de direction.

Art. 34.

Les véhicules automoteurs et les remorques, à l'exception des motocycles, des tracteurs et des machines, qui répondent aux dispositions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, sont réputés satisfaire aux dispositions des articles 27 à 30.

Art. 35.

1. Les véhicules non spécifiés aux articles 28 et 34 doivent être munis d'un dispositif de freinage à action mécanique. Sont exempts de la prescription d'avoir un système de freinage :

- a) les véhicules spéciaux de l'Armée;
- b) les machines conçues par le constructeur sans système de freinage;
- c) les véhicules tirés ou poussés à bras, pour autant que le conducteur reste maître de son véhicule et demeure capable de les diriger et de les arrêter même dans les plus fortes déclivités.

2. Les véhicules dont le poids total maximum autorisé dépasse 3 .500 kg doivent être munis d'au moins une cale pouvant être placée aisément sous une roue.

D. – Marche en arrière

Art. 36.

Tous les véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation et dont la masse à vide excède 400 kg, à l'exception de ceux de la catégorie L, doivent être munis d'un dispositif de marche en arrière actionné à partir du siège du conducteur.

VIIe section . – Des appareils avertisseurs

A . – Signaux acoustiques

Art. 37.

Les véhicules automoteurs doivent être munis d'un avertisseur acoustique ayant un seul son continu ; le niveau de pression acoustique doit être égal ou supérieur à 93 dB (A) et inférieur à 104 dB (A) . Les avertisseurs

qui répondent aux exigences aux fins d'une réception CE par type de véhicules des annexes de la directive 2007/46/CE précitée sont réputés satisfaire aux prescriptions qui précèdent.

Pour les véhicules automoteurs mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1973 il suffit d'un avertisseur à son grave unique ou à plusieurs sons graves accordés, susceptibles d'être entendus à une distance de 100 m au moins.

~~Les prescriptions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée et aux machines automotrices.~~

~~Les prescriptions du présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, ni aux machines automotrices.~~

Art. 37bis. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 2 septembre 1992)

Art . 38.

Les cycles doivent être munis d'une sonnette . Les quadricycles légers doivent être munis d'un appareil avertisseur conforme à l'article 37. Les cyclomoteurs doivent être munis d'une sonnette ou d'un appareil avertisseur conforme à l'article 37.

Le son de la sonnette doit pouvoir être entendu à une distance d'au moins 50 mètres.

Art. 39.

Les véhicules énumérés ci-après peuvent être munis d'un avertisseur sonore spécial, lorsque ces véhicules sont utilisés en service urgent: les véhicules de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises, de l'Armée, du « Corps grand-ducal d'incendie et de secours », « des associations et organismes de secours agréés ayant la sécurité civile dans leur objet social » ainsi que les ambulances, les véhicules utilisés pour le transport de sang « ou le transport d'organes », les véhicules conduits en mission officielle par un membre de l'effectif du «Service de Protection du Gouvernement», les véhicules de la Cour grand-ducale conduits en mission officielle par un membre de l'effectif du garage de la Cour grand-ducale et faisant partie d'un convoi placé sous la responsabilité de la Police grand-ducale ainsi que les véhicules de service utilisés par le haut-commissaire à la Protection nationale, par le directeur du Service de renseignement de l'Etat ou par le médecin-inspecteur chef de division de l'Inspection sanitaire.

Art. 40.

Il est interdit de munir les véhicules visés aux art. 37 et 38 d'autres appareils avertisseurs que ceux qui y sont prescrits.

Néanmoins le Ministre des Transports peut autoriser l'emploi de signaux acoustiques spéciaux, réservés pour des usages et des services déterminés.

B. – Signaux de direction et d'arrêt

Art. 41.

~~À l'exception des motocycles, des tracteurs sans cabine ou à cabine non fermée, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, appartenant à l'un des types suivants:~~

~~À l'exception des motocycles, des tracteurs sans cabine ou à cabine non fermée, des machines, des véhicules spéciaux de l'Armée, et des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, appartenant à l'un des types suivants:~~

1° Bras mobile dépassant de part et d'autre le gabarit du véhicule et comportant un feu orange permanent lorsque le bras est en position horizontale.

2° Clignoteur blanc ou orange fixé aux parois latérales du véhicule.

3° Clignoteur fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière.

Les appareils énumérés ci-dessus doivent être disposés de manière que leurs indications soient visibles tant de l'avant que de l'arrière du véhicule.

Un dispositif supplémentaire doit être placé à l'arrière du véhicule automoteur ou de la remorque, dans le cas où la visibilité des signaux de direction n'y est pas garantie.

Cette dernière prescription ne s'applique ni aux tracteurs, ni aux machines.

Les véhicules automoteurs et les remorques peuvent être munis d'un signal de détresse. Toutefois, les véhicules qui effectuent le ramassage scolaire doivent être munis d'un signal de détresse; dans ce cas, le tableau de bord des véhicules doit être équipé d'un commutateur ainsi que d'un feu de contrôle qui indique que le signal de détresse fonctionne.

Les véhicules automoteurs et leurs remorques, à l'exception des machines et des motocycles d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm³ doivent être munis à l'arrière d'un feu-stop au moins, de couleur rouge ou orange, destiné à indiquer un ralentissement ou un arrêt brusque. Ce feu doit s'allumer lors de l'entrée en action du frein de service. Si le feu-stop est de couleur rouge son intensité lumineuse doit être supérieure à celle du feu rouge arrière lorsqu'il est groupé avec celui-ci ou lui est incorporé.

Art. 41bis.

~~Par dérogation aux dispositions de l'article 41, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg, après le 31 décembre 1966:~~

~~À l'exception des motocycles, des tracteurs sans cabine ou à cabine non fermée, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, constitués par des feux clignotants et appartenant à l'un des types suivants:~~

~~Par dérogation aux dispositions de l'article 41, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg, après le 31 décembre 1966 :~~

~~À l'exception des motocycles, des tracteurs sans cabine ou à cabine non fermée, des machines, des véhicules spéciaux de l'Armée et des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. Tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, constitués par des feux clignotants et appartenant à l'un des types suivants:~~

- 1° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant et rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule;
- 2° clignoteur fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière;
- 3° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'arrière du véhicule éclairant rouge ou orange vers l'arrière;
- 4° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière.

Les indicateurs de direction du type mentionné sub 1° ne sont admis que sur les véhicules dont la largeur est égale ou inférieure à 1,60 m et dont la longueur ne dépasse pas 4 m.

Les indicateurs de direction du type mentionné sub 2° ne sont admis que s'ils peuvent être fixés de façon à ce que la distance entre les plages éclairantes des indicateurs de direction avant et arrière ne dépasse pas 6 m.

Dans le cas où des véhicules sont équipés d'indicateurs de direction des types mentionnés sub 3° et 4°, les indicateurs de direction fixés sur les parois latérales doivent se trouver à une distance égale ou inférieure à 1,80 m du point le plus avancé du véhicule.

Les remorques et semi-remorques doivent être munies au moins de deux indicateurs de direction de couleur rouge ou orange, placés symétriquement sur la face arrière.

Lorsque le poids total maximum autorisé d'un ensemble de véhicules couplés, composé d'un véhicule tracteur et d'une remorque ou semi-remorque, dépasse 3 500 kg, le véhicule le plus large au moins doit être muni d'indicateur de direction placés latéralement.

Seul des feux clignotants dont la fréquence est de 60 à 120 clignotements par minute sont admis.

Un indicateur de direction constitué de deux feux clignotants du même côté est considéré comme un seul feu lorsque l'alternance des feux est d'égale fréquence.

La distance entre les indicateurs de direction fixés de part et d'autre tant à l'avant qu'à l'arrière du véhicule, doit être de 600 mm au moins. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction doit être de 400 mm au moins. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction ne doit dépasser 1900 mm.

Dans tous les cas, les indicateurs de direction doivent être vus de l'avant ou de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian vertical longitudinal du véhicule à une distance de 10 m du véhicule.

Les véhicules automoteurs et leurs remorques, à l'exception des machines et des motocycles d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm³, doivent être munis à l'arrière de deux feux-stop, de couleur rouge ou orange, destinés à indiquer un ralentissement ou un arrêt brusque. Toutefois, pour les motocycles d'une cylindrée dépassant 125 cm³, il suffit d'un seul feu-stop répondant aux conditions du présent alinéa.

Les véhicules automoteurs et les remorques peuvent être munis d'un signal de détresse. Toutefois, les véhicules qui effectuent le ramassage scolaire doivent être munis d'un signal de détresse; dans ce cas, le tableau de bord des véhicules doit être équipé d'un commutateur ainsi que d'un feu de contrôle qui indique que le signal de détresse fonctionne.

Les feux-stop doivent être aménagés symétriquement de chaque côté du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1600 mm. Ces feux doivent s'allumer lors de l'entrée en action du frein de service. Si le ou les feux-stop sont de couleur rouge, leur intensité lumineuse doit être supérieure à celle du ou des feux rouges arrière lorsqu'ils sont groupés avec ceux-ci ou leur sont incorporés.

Art. 41ter.

Les prescriptions suivantes sont applicables aux motocycles qui sont immatriculés pour la première fois après le 25 novembre 1975:

Tout motocycle peut être muni soit de deux appareils indicateurs de direction lumineux à l'avant et de deux à l'arrière, soit de deux appareils indicateurs de direction lumineux latéraux.

La fréquence de clignotement de ces appareils doit être de 60 à 120 par minute.

Les indicateurs de direction précités doivent être de couleur orange et être placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du motocycle. La distance entre les indicateurs de direction gauche et droit, mesurée entre les bords les plus proches des plages éclairantes, doit être à l'avant d'au moins 34 cm, à l'arrière d'au moins 24 cm et sur les deux côtés d'au moins 56 cm. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante d'un indicateur de direction doit être de 40 cm au moins.

Les indicateurs de direction doivent être vus de l'avant et de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian longitudinal du motocycle à une distance de dix mètres du véhicule.

Les véhicules automoteurs à trois roues assimilés à la catégorie des motocycles doivent être équipés d'indicateurs de direction conformément aux prescriptions de l'article 41bis.

Tout motocycle doit être muni à l'arrière d'un feu-stop de couleur rouge ou orange. Ce feu doit s'allumer lorsque le frein sur la roue arrière est actionné. Le side-car peut être muni d'un feu-stop.

Les véhicules automoteurs à trois roues assimilés à la catégorie des motocycles et dont la largeur dépasse 0,75 m doivent être équipés de deux feux-stop. Ces feux doivent satisfaire aux prescriptions de l'article 41bis.

Art. 41quater.

~~Par dérogation aux dispositions des articles 41 et 41bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux~~

~~véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 1^{er} janvier 1979 :~~

~~À l'exception des motocycles, des tracteurs sans cabine ou à cabine non fermée, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, constitués par des feux clignotants et appartenant à l'un des types suivants:~~

Par dérogation aux dispositions des articles 41 et 41bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 1^{er} janvier 1979 :

À l'exception des motocycles, des tracteurs sans cabine ou à cabine non fermée, des machines, des véhicules spéciaux de l'Armée et des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale. Tout véhicule automoteur doit être muni d'appareils indicateurs de direction lumineux, constitués par des feux clignotants et appartenant à l'un des types suivants:

1° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant et rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule;

2° clignoteur fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière;

3° clignoteur éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'arrière du véhicule, éclairant rouge ou orange vers l'arrière;

4° clignoteur blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière, fixé aux parois latérales du véhicule et complété par un clignoteur supplémentaire fixé de part et d'autre à l'avant et à l'arrière du véhicule, éclairant blanc ou orange vers l'avant, rouge ou orange vers l'arrière.

Les indicateurs de direction du type mentionné sous 1° ne sont admis que sur les véhicules dont la largeur est égale ou inférieure à 1,60 m et dont la longueur ne dépasse pas 4 m.

Les indicateurs de direction du type mentionné sous 2° ne sont admis que s'ils peuvent être fixés de façon à ce que la distance entre les plages éclairantes des indicateurs de direction avant et arrière ne dépasse pas 6 m.

Dans le cas où les véhicules sont équipés d'indicateurs de direction des types mentionnés sous 3° et 4°, les indicateurs de direction fixés sur les parois latérales doivent se trouver à une distance égale ou inférieure à 1,80 m du point le plus avancé du véhicule.

Les remorques et semi-remorques doivent être munies au moins de deux indicateurs de direction de couleur rouge ou orange, placés symétriquement sur la face arrière.

Les voitures automobiles à personnes, les véhicules utilitaires, les camionnettes, les camions et les tracteurs de semi-remorque munis d'une attache-remorque doivent être équipés d'indicateurs de direction placés latéralement.

Seuls des feux clignotants dont la fréquence est de 60 à 120 clignotements par minute, sont admis.

Un indicateur de direction constitué de deux feux clignotants du même côté est considéré comme un seul feu, lorsque l'alternance des feux est d'égale fréquence.

La distance entre les indicateurs de direction fixés de part et d'autre tant à l'avant qu'à l'arrière du véhicule doit être de 600 mm au moins. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction doit être de 350 mm au moins. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de tout indicateur de direction ne doit pas dépasser 1500 mm. Si la structure du véhicule ne permet pas de respecter cette limite, les indicateurs de direction peuvent être placés à une hauteur maximum du sol de 2.100 mm. Les autobus peuvent être équipés de deux indicateurs de direction supplémentaires répondant aux conditions du présent article et fixés à une hauteur au-dessus du sol qui ne dépasse pas 2.100 mm.

Le bord de la plage éclairante le plus éloigné du plan longitudinal médian du véhicule ne doit pas se trouver à plus de 400 mm de l'extrémité hors tout du véhicule.

Dans tous les cas, les indicateurs de direction doivent pouvoir être vus de l'avant ou de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian vertical longitudinal du véhicule à une distance de 10 m du véhicule.

Les véhicules automoteurs et leurs remorques, à l'exception des machines, doivent être munis à l'arrière de deux ou de trois feux-stop, de couleur rouge ou orange, destinés à indiquer un ralentissement ou un arrêt brusque. Les motocycles doivent être munis d'un ou de deux feux-stop répondant aux conditions du présent alinéa.

Les véhicules automoteurs et les remorques peuvent être munis d'un signal de détresse. Toutefois, les véhicules qui effectuent le ramassage scolaire doivent être munis d'un signal de détresse; dans ce cas, le tableau de bord des véhicules doit être équipé d'un commutateur ainsi que d'un feu de contrôle qui indique que le signal de détresse fonctionne.

Les deux feux-stop extérieurs doivent être aménagés symétriquement de chaque côté du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être de 350 mm au moins. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit pas dépasser 1.500 mm ou 2.100 mm si la forme de la carrosserie ne permet pas de respecter les 1.500 mm.

Le centre de référence du troisième feu-stop doit être situé sur le plan vertical longitudinal médian du véhicule. La hauteur par rapport au sol du bord inférieur de la plage éclairante du troisième feu-stop doit dépasser celle du bord supérieur de la plage éclairante des deux autres feux-stop.

Les feux-stop doivent s'allumer simultanément lors de l'entrée en action du frein de service. Leur intensité lumineuse doit être supérieure à celle du ou des feux rouges arrière lorsqu'ils sont groupés avec ceux-ci ou leur sont incorporés.

Les feux visés dans le présent article et les ampoules doivent être d'un type homologué par un des Etats membres des Communautés Européennes, et être placés correctement.

Les véhicules qui, du point de vue des feux-stop et des indicateurs de direction, répondent aux dispositions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article.

Art. 41quinquies.

Les prescriptions suivantes sont applicables aux motocycles qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} janvier 1981 et aux «cyclo-moteurs» pour lesquels une carte d'identité est délivrée après le 1^{er} janvier 1981:

Tout motocycle et tout «cyclo-moteur» doit être muni soit de deux appareils indicateurs de direction lumineux à l'avant et de deux à l'arrière, soit de deux appareils indicateurs de direction lumineux latéraux.

La fréquence de clignotement de ces appareils doit être de 60 à 120 par minute.

Les indicateurs de direction précités doivent être de couleur orange et placés symétriquement par rapport au plan longitudinal médian du motocycle ou cyclomoteur. La distance entre les indicateurs gauche et droit, mesurée entre les bords les plus proches des plages éclairantes, doit être à l'avant d'au moins 24 cm, à l'arrière d'au moins 18 cm; pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} mars 1999, ces distances minimales sont respectivement de 34 et 24 cm. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante d'un indicateur de direction doit être de 35 cm au moins et de 120 cm au plus; pour les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 8 décembre 1998, cette distance est de 40 cm au moins.

Les indicateurs de direction doivent pouvoir être vus de l'avant et de l'arrière par un observateur placé dans le plan médian longitudinal du motocycle ou du cyclomoteur à une distance de dix mètres du véhicule.

Les tricycles, les quadricycles et les quadricycles légers doivent être équipés d'indicateurs de direction conformément aux prescriptions de l'article 41bis.

Tout motocycle doit être muni à l'arrière d'un feu-stop de couleur rouge. Ce feu-stop peut être de couleur orange sur les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} mars 1999. Il doit s'allumer dès qu'un frein de service est actionné; pour les motocycles immatriculés pour la première fois avant 1^{er} mai 2000 cette obligation vaut uniquement si le frein sur la roue arrière est actionné. Le side-car doit être muni d'un feu-stop; ce feu-stop est facultatif sur les véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} mars 1999.

Les tricycles, les quadricycles et les quadricycles légers doivent être équipés de deux feux-stop qui doivent satisfaire aux prescriptions de l'article 41bis.

Les véhicules qui répondent aux prescriptions du règlement modifié 168/2013/UE précité, sont réputés

satisfaire aux dispositions des présents alinéas.

Les motocoupés doivent être équipés de deux feux-stop qui doivent satisfaire aux prescriptions de l'article 41bis.

VIII^e section. – Des appareils d'éclairage

Art. 42.

~~Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des machines, des tracteurs et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:~~

Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, des machines, des tracteurs et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:

1. – A l'avant:

- a) De deux feux-route blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 100 m en avant du véhicule. A cette distance, «l'éclairement» de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux, doit être de 1 lux au moins.
- b) De deux feux-croisement blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 25 m en avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers. Ces feux sont considérés comme éblouissants si des rayons directs intenses sont émis au-dessus du plan horizontal passant par l'axe des feux ou si «l'éclairement» à une distance de 25 m de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux et au-dessus de cette hauteur, est supérieure à 1 lux.

Toutefois, pour les feux-croisement à faisceau asymétrique, le maximum de 1 lux fixé à l'alinéa précédent peut être dépassé dans un angle de 15° sur la droite par rapport à l'axe des feux.

« L'éclairement » à une distance de 25 m de chaque feu doit être de 1 lux au moins à une hauteur de 15 cm au-dessus de la chaussée.

Les feux-croisement peuvent être remplacés par un système adapté aux feux-route, qui permet de remplir les conditions fixées ci-dessus.

Il suffit cependant que les feux-croisement des véhicules immatriculés à l'étranger soient conformes aux dispositions réglementant la matière dans leur pays d'immatriculation.

- c) de deux feux-position blancs ou jaunes placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm de la largeur hors-tout du véhicule, visibles de nuit par atmosphère normale à une distance minimum de 150 m de l'avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers.

Les deux feux de chacune des paires prescrites sub a), b) et c) doivent être d'égale intensité et être placés à la même hauteur au-dessus du sol et à égale distance de l'axe longitudinal du véhicule.

Le feu-route, le feu-croisement et le feu-position peuvent être groupés dans un boîtier commun. Le bord inférieur des phares ne peut se trouver à plus de 1,20 m du sol. Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial.

Les véhicules automoteurs visés au présent article peuvent être munis en outre de feux brouillard blancs ou jaunes non éblouissants et d'un phare mobile. Les feux-brouillard doivent être au nombre de deux et être aménagés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement. Leur bord extérieur doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit du véhicule, lorsque ces feux ne sont pas branchés en parallèle avec les feux-position. Les feux-brouillard et le phare mobile doivent être branchés en parallèle avec les feux arrière.

2. – A l'arrière:

- a) De deux feux rouges au moins placés symétriquement de chaque côté et visibles la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'arrière du véhicule. Pour les véhicules de l'Armée, il suffit d'un seul feu rouge placé à gauche.
- b) D'un ou de deux feux blancs éclairant la plaque d'identité de manière que le numéro d'immatriculation soit lisible la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 20 m de l'arrière du véhicule. Un feu supplémentaire peut éclairer le signe distinctif national.
- c) D'au moins deux catadioptrés rouges, de forme non triangulaire, placés à l'arrière du véhicule, symétriquement de chaque côté. Le bord extérieur de chacun de ces catadioptrés doit se trouver le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Les catadioptrés peuvent être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrières si ces derniers satisfont à la condition ci-dessus. Ces catadioptrés doivent être placés à une hauteur inférieure à 1,20 m du sol et être visibles la nuit par atmosphère limpide lorsqu'ils sont éclairés par des feux-route distants de 100 m.

Les feux sub 2 a) et b) doivent être placés à une hauteur inférieure à 1,20 m du sol. Cette hauteur peut être dépassée, s'il s'agit d'un tracteur ou d'un véhicule qui a une ou plusieurs portières dans la face arrière. ~~Ces feux doivent s'allumer en même temps que les feux position, feux croisement ou feux route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée.~~ Ces feux doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Si un véhicule est muni d'un ou de deux feux de marche en arrière, ceux-ci ne peuvent être actionnés que par le levier de marche en arrière. Ces feux ne doivent éclairer la chaussée à plus de 10 m en arrière du véhicule.

Les véhicules automoteurs ainsi que leurs remorques peuvent être munis en outre d'un ou de deux feux-brouillard rouges dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 800 mm du sol. Si le véhicule est équipé d'un seul feu-brouillard rouge, celui-ci doit être placé à la face arrière gauche et à une distance minimum de 100 mm du feu-stop gauche. Si le véhicule est équipé de deux feux-brouillard rouges ceux-ci doivent être placés symétriquement de chaque côté de la face arrière à une distance minimum de 100 mm des feux-stop. Les feux-brouillard rouges doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. L'usage du ou des feux-brouillard rouges doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord.

Les véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial, les véhicules automoteurs équipés en dépanneuse, les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés et les véhicules automoteurs servant au transport de cruches à lait peuvent être munis d'un ou de deux feux blancs ou jaunes non éblouissants et en faire usage à l'arrêt pour éclairer la surface arrière du véhicule ou le véhicule traîné.

Art. 42bis.

~~Par dérogation aux dispositions de l'article 42, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés ou enregistrés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:~~

~~Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des machines, des tracteurs agricoles et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:~~

~~Par dérogation aux dispositions de l'article 42, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 31 décembre 1966:~~

~~Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, des machines, des tracteurs agricoles et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:~~

1. – A l'avant:

- a) De deux feux-route blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 100 m en avant du véhicule. A cette distance, «l'éclairement» de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux, doit être de 1 lux au moins.
- b) De deux feux-croisement blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 25 m en avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers. Ces feux sont considérés comme éblouissants si des rayons directs intenses sont émis au-dessus d'un plan horizontal passant par l'axe des feux ou si «l'éclairement» à une distance de 25 m de chaque feu pris séparément dans un plan vertical par rapport à la chaussée, à la hauteur de l'axe des feux et au-dessus de cette hauteur, est supérieure à 1 lux.

Toutefois, pour les feux-croisement à faisceau asymétrique, le maximum de 1 lux fixé à l'alinéa précédent peut être dépassé dans un angle de 15° sur la droite par rapport à l'axe des feux.

« L'éclairement » à une distance de 25 m de chaque feu doit être de 1 lux au moins à une hauteur de 150 mm au-dessus de la chaussée.

Le bord extérieur des feux-croisement doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Toutefois, le bord extérieur de ces feux peut se trouver à plus de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, lorsque les feux-position sont branchés en parallèle avec les feux-croisement. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante des feux-croisement doit être supérieure à 500 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1200 mm.

Les feux-croisement peuvent être remplacés par un système adapté aux feux-route, qui permet de remplir les conditions fixées ci-dessus.

Il suffit cependant que les feux-croisement des véhicules immatriculés à l'étranger soient conformes aux dispositions réglementant la matière dans leur pays d'immatriculation.

- c) De deux feux-position blancs placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visible de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1600 mm.

Le feu-route, le feu-croisement et le feu-position peuvent être groupés dans un boîtier commun, placé symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Le bord supérieur de la plage éclairante ne peut se trouver à plus de 1200 mm du sol. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante doit être supérieure à 400 mm. Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial.

Les véhicules automoteurs visés au présent article peuvent être munis en outre de feux-brouillard blancs ou jaunes non éblouissants et d'un phare mobile. Les feux-brouillard doivent être au nombre de deux et être aménagés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement et leur bord extérieur doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit du véhicule. Les feux-brouillard et le phare mobile doivent être branchés en parallèle avec les feux arrière.

2. – A l'arrière:

- a) De deux feux rouges placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visible la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'arrière du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de

ces feux ne doit dépasser 1600 mm. Pour les véhicules de l'Armée il suffit d'un seul feu rouge placé à gauche.

- b) D'un ou de deux feux blancs éclairant la plaque d'identité de manière que le numéro d'immatriculation soit lisible la nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 20 m de l'arrière du véhicule. Un feu supplémentaire peut éclairer le signe distinctif national. Ces feux doivent être placés à une hauteur inférieure à 1200 mm du sol.
- c) De deux catadioptres fixes, de couleur rouge, de forme non triangulaire, placés symétriquement par rapport à un plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule. Ils doivent être d'un modèle agréé par le Ministre des Transports. Le bord extérieur de chacun de ces catadioptres doit se trouver le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces catadioptres doit être supérieure à 400 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces catadioptres ne doit dépasser 1200 mm. Les catadioptres peuvent être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrière si ces derniers satisfont aux conditions ci-dessus. Ils doivent être visibles la nuit par atmosphère limpide lorsqu'ils sont éclairés par des feux-route distants de 100 m.

~~Les feux sub a) et b) ci-dessus doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée.~~

~~Les feux sub a) et b) ci-dessus doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.~~

Si un véhicule est muni d'un ou de deux feux de marche en arrière, ceux-ci doivent être de couleur blanche ou jaune et ne peuvent être actionnés que par le levier de marche arrière. Ces feux ne doivent éclairer la chaussée à plus de 10 m en arrière du véhicule.

Les véhicules automoteurs ainsi que leurs remorques peuvent être munis en outre d'un ou de de deux feux-brouillard rouges dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 1000 mm au-dessus du sol et le bord inférieur à moins de 250 mm au-dessus du sol. Pour les véhicules de la catégorie N3G, la hauteur maximale peut être portée à 1200 mm. Dans tous les cas le feu de brouillard arrière doit se trouver à une distance supérieure à 100 mm de chacun des feux-stop. Si le véhicule est équipé d'un seul feu-brouillard rouge, celui-ci doit être situé à la face arrière gauche ou au centre du véhicule. Si le véhicule est équipé de deux feux-brouillard rouges, ceux-ci doivent être placés symétriquement de chaque côté de la face arrière à une distance minimum de 100 mm des feux-stop. Les feux-brouillard rouges doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. L'usage du ou des feux-brouillard rouges doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord.

Les véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial, les véhicules automoteurs équipés en dépanneuse, les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés et les véhicules automoteurs servant au transport de cruches à lait peuvent être munis d'un ou de deux feux blancs ou jaunes non éblouissants et en faire usage à l'arrêt pour éclairer la surface arrière du véhicule ou le véhicule traîné.

Art. 42ter.

~~Par dérogation aux dispositions des articles 42 et 42bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 1^{er} janvier 1979:~~

~~Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des machines, des tracteurs et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:~~

~~Par dérogation aux dispositions des articles 42 et 42bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 1^{er} janvier 1979:~~

~~Tout véhicule automoteur, à l'exception des véhicules spéciaux de l'Armée, des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, des machines, des tracteurs et des motocycles avec ou sans side-car, doit être muni tant qu'il se trouve sur la voie publique:~~

1. – A l'avant:

- a) De deux ou quatre feux-route blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 100 m en avant du véhicule.
- b) De deux feux-croisement blancs ou jaunes capables d'éclairer efficacement la chaussée la nuit par atmosphère limpide sur une distance minimum de 25 m en avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers.

Le bord extérieur des feux-croisement doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Toutefois, le bord extérieur de ces feux peut se trouver à plus de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, lorsque les feux-position sont branchés en parallèle avec les feux-croisement. Les bords intérieurs des plages éclairantes doivent être écartés d'au moins 600 mm.

La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante des feux-croisement doit être égale ou supérieure à 500 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit dépasser 1200 mm.

Il suffit cependant que les feux-croisement des véhicules immatriculés à l'étranger soient conformes aux dispositions réglementant la matière dans leur pays d'immatriculation.

- c) De deux feux-position blancs placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visible de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'avant du véhicule sans cependant éblouir les autres usagers.

Si le feu-position est incorporé dans un projecteur de couleur jaune, les feux-position peuvent être jaunes.

La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être égale ou supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit pas dépasser 1500 mm ou 2100 mm si la forme de la carrosserie ne permet pas de respecter 1500 mm.

Le feu-route, le feu-croisement et le feu-position peuvent être groupés dans un boîtier commun, placé symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Le bord supérieur de la plage éclairante ne peut se trouver à plus de 1200 mm du sol. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante doit être égale ou supérieure à 350 mm. Cette prescription ne s'applique pas aux véhicules automoteurs affectés à un usage spécial.

Les véhicules automoteurs visés au présent article peuvent être munis en outre de feux-brouillard blancs ou jaunes non éblouissants et d'un phare mobile.

Les feux-brouillard doivent être au nombre de deux et être aménagés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement et la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante doit être égale ou supérieure à 250 mm. Leur bord extérieur doit se trouver à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. Les feux-brouillard et le phare mobile doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière.

2. – A l'arrière:

- a) De deux feux rouges placés symétriquement de chaque côté à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule, visibles de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 m de l'arrière du véhicule. L'écartement minimal entre les bords intérieurs des deux plages éclairantes doit être de 600 mm. Cette distance peut être réduite à 400 mm lorsque la largeur du véhicule est inférieure à 1300 mm. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être égale ou supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces feux ne doit pas dépasser 1500 mm ou 2100 mm si la forme de la carrosserie ne permet pas de respecter 1500 mm. **Pour les véhicules**

~~de l'Armée, il suffit d'un seul feu rouge placé à gauche. Pour les véhicules de l'Armée et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale, il suffit d'un seul feu rouge placé à gauche.~~

- b) D'un ou de deux feux blancs éclairant la plaque d'identité de manière que le numéro d'immatriculation soit lisible de nuit par atmosphère limpide à une distance minimum de 20 m de l'arrière du véhicule. Un feu supplémentaire peut éclairer le signe distinctif national.
- c) De deux catadioptrés fixes, de couleur rouge, de forme non triangulaire placés symétriquement par rapport à un plan vertical passant par l'axe longitudinal du véhicule. Ils doivent porter une marque d'homologation CEE. Le bord extérieur de chacun de ces catadioptrés doit se trouver le plus près possible et en tout cas à moins de 400 mm du gabarit extérieur du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces catadioptrés doit être égale ou supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ces catadioptrés ne doit pas dépasser 900 mm. Les catadioptrés peuvent être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrière si ces derniers satisfont aux conditions ci-dessus. Ils doivent être visibles de nuit par atmosphère limpide lorsqu'ils sont éclairés par des feux-route distants de 100 m.

~~Les feux sous a) et b) ci-dessus doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée.~~

Les feux sous a) et b) ci-dessus doivent s'allumer en même temps que les feux-position, feux-croisement ou feux-route, sauf en ce qui concerne les véhicules de l'Armée, et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Si un véhicule est muni d'un ou de deux feux de marche arrière, ceux-ci doivent être de couleur blanche et ne peuvent être actionnés que par le levier de marche arrière. Ces feux ne doivent éclairer la chaussée à plus de 10 m en arrière du véhicule.

Les véhicules automoteurs ainsi que les remorques peuvent être munis en outre d'un ou de deux feux-brouillard rouges dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 1000 mm du sol. Si le véhicule est équipé d'un seul feu-brouillard rouge, celui-ci doit être placé à la face arrière gauche et à une distance minimum de 100 mm du feu-stop. Si le véhicule est équipé de deux feux-brouillard rouges, ceux-ci doivent être placés symétriquement de chaque côté de la face arrière à une distance minimum de 100 mm des feux-stop. Les feux-brouillard rouges doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. L'usage du ou des feux-brouillard rouges doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord.

Les véhicules automoteurs affectés à un usage public spécial, les véhicules automoteurs équipés en dépanneuse, les véhicules destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés et les véhicules automoteurs servant au transport de cruches à lait peuvent être munis d'un ou de deux feux blancs ou jaunes non éblouissants et en faire usage à l'arrêt pour éclairer la surface arrière du véhicule ou le véhicule traîné.

Les feux visés dans le présent article et les ampoules doivent être d'un type homologué par un des Etats membres des Communautés Européennes, et être placés correctement.

Art. 42^{quater}.

Les tracteurs qui sont mis en circulation pour la première fois à partir du 1^{er} juillet 1993 doivent répondre aux conditions de l'article 42^{ter}.

Ils doivent en outre être pourvus d'un socle fixe à sept pôles, conforme à la norme ISO R/1724 permettant l'alimentation des dispositifs d'éclairage et de signalisation lumineuse des outils, machines et véhicules qui y sont attelés. Les tracteurs répondant aux dispositions du règlement modifié 167/2013/UE relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers, sont réputés satisfaire à cette prescription.

Art. 43.

Tout motocycle se trouvant sur la voie publique doit être muni à l'avant d'un ou de deux feux-route et feux-croisement conformes aux dispositions de l'art. 42, 1 sub a) et b). Il peut être muni en outre d'un ou de deux feux-position conformes aux dispositions de l'art. 42, 1 sub c). Il suffit cependant que «l'éclairage» des feux-croisement prescrite à l'art. 42 — 1 sub b) soit de 0,25 lux pour les motocycles d'une cylindrée maximum de 125

cm³ et de 0,5 lux pour les motocycles d'une cylindrée supérieure à 125 cm³.

Tout motocycle peut être muni à l'avant d'un ou de deux feux-brouillard blancs ou jaunes non éblouissants, qui doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. Si le motocycle est muni d'un seul feu-brouillard, celui-ci doit être fixé dans l'axe vertical et en dessous du feu-croisement. En cas de deux feux-brouillard, ceux-ci doivent être placés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. Leur bord supérieur doit être plus bas ou à la même hauteur que le bord supérieur des feux-croisement.

Il doit être muni à l'arrière d'un feu rouge visible de l'arrière et d'un feu blanc éclairant la plaque d'identité, conformes aux dispositions de l'art. 42, 2 sub a) et b) ainsi que d'un catadioptré conforme aux dispositions de l'art. 42, 2 sub c).

Si un side-car est adapté au motocycle, il doit être muni d'un feu-position conforme aux dispositions de l'art. 42, 1 sub c) et d'un feu rouge conforme aux dispositions de l'art. 42, 2 sub a), fixés au flanc extérieur.

Tout motocycle peut être muni en outre:

- a) d'un ou de plusieurs feux de stationnement,
- b) d'un catadioptré avant de couleur blanche et de forme non triangulaire ainsi que d'un ou de plusieurs catadioptrés latéraux de couleur orange, aménagés à une hauteur minimum de 40 cm et à une hauteur maximum de 120 cm du sol,
- c) d'un feu-brouillard rouge arrière placé à une distance minimum de 100 mm du feu-stop.

Si un side-car est adapté à un motocycle immatriculé pour la première fois après le 25 novembre 1975, ce side-car doit être équipé, en outre, d'un catadioptré arrière conforme aux dispositions de l'article 42,2 sous c). Par ailleurs, il peut être muni d'un ou de plusieurs feux de stationnement, d'un catadioptré avant de couleur blanche et de forme non triangulaire ainsi que d'un catadioptré latéral de couleur orange.

Les feux rouges arrière, le feu blanc éclairant la plaque d'identité ainsi que le feu-position dont est équipé le side-car doivent s'allumer automatiquement dès qu'un feu quelconque est allumé à l'avant du motocycle.

Les feux et catadioptrés des quadricycles ainsi que les feux et catadioptrés arrière des tricycles doivent satisfaire aux prescriptions de l'article 42ter. Les feux et catadioptrés avant des tricycles doivent satisfaire aux prescriptions du présent article.

Les véhicules qui satisfont aux prescriptions du règlement modifié 168/2013/UE précité, sont réputés satisfaire aux dispositions du présent article.

Art. 43bis.

1. Sans préjudice des dispositions des articles 41quinquies et 43, les cyclomoteurs doivent être munis à l'avant d'un ou de deux feux blancs répondant aux conditions de visibilité des feux-croisement des motocycles, et à l'arrière d'un feu rouge visible de l'arrière ainsi que d'un catadioptré rouge de forme non-triangulaire, indépendant ou incorporé au feu rouge arrière et satisfaisant à la condition de visibilité de l'article 42.

Si le ou les feux avant donnent lieu à éblouissement, ils doivent être munis d'un dispositif permettant la suppression de l'éblouissement.

Les cyclomoteurs peuvent être munis en outre à l'arrière d'un feu brouillard rouge dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 800 mm du sol. L'usage du feu brouillard rouge doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé à l'avant du véhicule.

Les pédales non rétractables des cyclomoteurs à deux roues doivent être munies de catadioptrés de couleur orange, de forme non-triangulaire et visibles de l'arrière.

Par dérogation aux dispositions qui précèdent, les quadricycles légers doivent être équipés à l'avant de deux feux blancs ou jaunes, et à l'arrière de deux feux rouges visibles de l'arrière, de deux catadioptrés rouges ainsi que d'un ou de deux feux blancs éclairant le numéro d'identité. Ce dispositif d'éclairage doit satisfaire à la condition de visibilité de l'article 42ter. Les catadioptrés doivent avoir une forme non-triangulaire, être indépendants ou incorporés aux feux rouges arrière et satisfaire à la condition de visibilité de l'article 42.

Les véhicules qui répondent aux prescriptions du règlement modifié 168/2013/UE précité, sont réputés satisfaire aux dispositions du présent paragraphe.

2. Les cycles doivent être munis de respectivement une ou deux installations d'éclairage d'une puissance d'au moins 10 lux chacune, selon qu'ils sont à voie simple ou à deux voies. Les cycles à voie simple doivent être munis à l'avant d'un feu blanc ou jaune, à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptre rouge de forme non-triangulaire. Les cycles à deux voies doivent être munis à l'avant de deux feux blancs ou jaunes et à l'arrière de deux feux rouges et de deux catadioptres rouges de forme non-triangulaire.

Lorsque le cycle est équipé de pédales, celles-ci doivent être munies de catadioptres blancs ou jaunes de forme non-triangulaire, visibles de l'arrière. En cas d'impossibilité technique de les fixer sur les pédales, ces catadioptres doivent se présenter sous forme de bandes réfléchissantes de couleur jaune ou blanche, fixées sur la partie arrière des chaussures du conducteur du cycle.

Les roues avant et arrière de cycles doivent être signalées des deux côtés soit par deux catadioptres blancs ou jaunes, fixés aux rayons et espacés de 180°, soit par un nombre supérieur répartis de façon régulière et uniforme sur le contour des roues, soit par des pneumatiques dont les flancs sont munis de rubans circulaires continus de couleur blanche ou jaune réfléchissante.

En cas d'impossibilité technique, pour les micro-véhicules électriques, de fixer des catadioptres latéraux, des rubans ou d'autres dispositifs réfléchissants doivent, soit être fixés des deux côtés du véhicule, soit être apposés aux vêtements du conducteur.

Les feux et catadioptres doivent être fixés de manière à délimiter le gabarit du véhicule et à signaler en continu sa vitesse et sa position aux autres usagers de la route. Si les feux donnent lieu à éblouissement, ils doivent être munis d'un dispositif permettant la suppression de l'éblouissement.

Sur les cycles du genre vélo tout terrain (VTT) le feu blanc ou jaune avant peut être remplacé par un catadioptre blanc et le feu rouge arrière est facultatif ; toutefois, dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances d'ordre atmosphérique l'exigent, la présence des feux avant et arrière prévus au présent paragraphe est obligatoire.

Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux cycles qui, par construction, sont destinés à des fins de compétition sportive et qui sont utilisés pour des courses cyclistes ou pour l'entraînement y relatif.

Les micro-véhicules électriques sont en outre soumis aux dispositions suivantes :

- a) Les systèmes d'éclairage installés sur des micro-véhicules électriques doivent être allumés de jour et de nuit.
- b) Dans des conditions de visibilité réduite et dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances d'ordre atmosphérique l'exigent, les feux arrière rouges doivent être clairement visibles à une hauteur d'au moins 40 cm à partir du sol . Lorsque le véhicule n'est pas muni d'un tel éclairage, des dispositifs lumineux équivalents peuvent être portés par le conducteur.

3. Les installations d'éclairage et de signalisation d'un cycle traîné doivent répondre aux dispositions du paragraphe 2 du présent article concernant le dispositif d'éclairage arrière et latéral des cycles.

Les installations d'éclairage et de signalisation des autres « véhicules qui sont traînés » par un cycle doivent comporter:

- à l'arrière, un feu rouge, placé du côté gauche du véhicule ou deux feux rouges, placés de chaque côté du véhicule symétriquement par rapport à son axe longitudinal, et un catadioptre, placé du côté gauche du véhicule ou deux catadioptres, placés de chaque côté du véhicule symétriquement par rapport à son axe longitudinal, les catadioptres étant de couleur rouge de forme triangulaire longitudinale dont le sommet est dirigé vers le haut;
- sur chaque côté, au moins deux catadioptres jaunes, placés soit sur la roue du véhicule soit sur le véhicule lui-même; si les catadioptres latéraux sont placés sur la roue du véhicule, leur montage doit être symétrique par rapport au centre de la roue;
- à l'avant, un catadioptre blanc, placé du côté gauche, ou deux catadioptres blancs, placés de chaque côté du véhicule symétriquement par rapport à son axe longitudinal-;

- un fanion de sécurité monté vers le haut et visible pour les autres usagers de la voie publique. La distance entre le sol et le fanion de sécurité doit mesurer au moins 1.5 mètre.

Sur un « véhicule à deux voies qui est traîné par un cycle », les feux et catadioptrés doivent être fixés de manière à délimiter clairement son gabarit.

Art. 44.

1. Les véhicules qui sont utilisés pour le service urgent et qui sont énumérés à l'article 39 peuvent être munis d'un ou de plusieurs feux bleus clignotants. En outre, ces véhicules peuvent être équipés avec des dispositifs lumineux supplémentaires lorsque ceux-ci s'avèrent nécessaires dans le cadre de leur utilisation.

~~Les véhicules équipés en dépanneuse ou destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés, les véhicules destinés et équipés aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne ainsi que les tracteurs doivent être équipés d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants, visibles de tout côté.~~

~~Les véhicules servant à l'entretien, au nettoyage, au déneigement ou au déblaiement de la voie publique, les véhicules servant à l'entretien de l'équipement routier, les véhicules servant au ramassage des déchets, les machines automotrices, les véhicules équipés d'une grue, les camions de type porte-conteneur ou porte-benne, les véhicules routiers destinés au transport de carburant, les véhicules routiers dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12, ainsi que les véhicules routiers qui escortent ces derniers véhicules, peuvent être munis d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants, assurant la visibilité de cet éclairage spécial de tout côté.~~

~~Les véhicules équipés en dépanneuse ou destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés, les véhicules destinés et équipés aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, les véhicules servant à l'entretien, au nettoyage, au déneigement, au salage ou au déblaiement de la voie publique, les véhicules servant à l'entretien de l'équipement routier, les véhicules servant au ramassage des déchets, les véhicules dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12, les véhicules qui escortent les véhicules dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12, les machines dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 40 km/h et les tracteurs doivent être équipés d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants, visibles de tout côté.~~

~~Les véhicules destinés au transport de carburant, les véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg destinés au transport de choses ainsi que les machines dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h peuvent être munis d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants, assurant la visibilité de cet éclairage spécial de tout côté.~~

Les feux qui satisfont aux exigences du Règlement (ECE) N° 65 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des feux spéciaux d'avertissement pour automobiles sont réputés satisfaire aux prescriptions des alinéas précédents.

Les véhicules automoteurs, dont la largeur dépasse 2 m, peuvent être munis sur chaque côté de la face avant d'un feu d'encombrement blanc et d'un catadioptré blanc de forme non triangulaire et sur chaque côté de la face arrière d'un feu d'encombrement rouge.

Les catadioptrés prévus à l'alinéa qui précède sont obligatoires lorsque la largeur du véhicule dépasse 2,55 m. Les feux d'encombrement prévus à l'alinéa qui précède sont obligatoires lorsque la largeur du véhicule dépasse 1,30 m dans le cas des tricycles et 2,55 m dans le cas des autres véhicules. ~~Les dispositions du présent alinéa ne sont pas applicables aux véhicules spéciaux de l'Armée. Les dispositions du présent alinéa ne sont pas applicables aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.~~

Ces feux ne doivent pas être éblouissants. Ils doivent être placés à l'extrémité du gabarit et, si possible, dans la partie supérieure du véhicule et être visibles à une distance suffisante. Dans tous les cas, la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante de ces feux doit être égale ou supérieure à 350 mm.

Les feux d'encombrement dont la configuration et l'installation répondent aux dispositions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée ou au règlement modifié 168/2013/UE précité, sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article.

Les catadioptrés prémentionnés doivent être fixés et placés symétriquement à moins de 400 mm du gabarit dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur des catadioptrés doit être supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur des catadioptrés ne doit pas dépasser 1 .200 mm.

Peuvent être munis en outre du côté gauche ou de chaque côté sur la face latérale d'un feu de stationnement émettant une lumière blanche ou jaune non éblouissante vers l'avant et une lumière rouge ou jaune non éblouissante vers l'arrière:

- a) les véhicules automoteurs affectés au transport de personnes et ne comprenant pas plus de 9 places assises entières, y compris celle du conducteur;
- b) les autres véhicules automoteurs dont la longueur et la largeur n'excèdent pas respectivement 6 et 2 mètres.

Le feu de stationnement latéral peut être remplacé par un feu blanc ou jaune à l'avant et un feu rouge ou jaune à l'arrière. Dans tous les cas, ces feux doivent être placés à moins de 400 mm du gabarit du véhicule. La distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante d'un feu de stationnement doit être supérieur à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante de ce feu ne doit pas dépasser 1 .600 mm.

Tous les véhicules automoteurs peuvent être munis en outre de chaque côté sur la face latérale de catadioptrés fixes, de couleur jaune, placés symétriquement et parallèlement au plan longitudinal vertical du véhicule. La distance entre le sol et le bord «inférieur» de ces catadioptrés doit être supérieure à 350 mm. La distance entre le sol et le bord supérieur de ces catadioptrés ne doit pas dépasser 1 .200 mm.

Toute publicité lumineuse ou par surface réfléchissante est interdite sur tous les véhicules.

2. Lorsque les feux d'encombrement et les catadioptrés prévus «à l'alinéa 4» du paragraphe 1 sont montés sur un véhicule immatriculé pour la première fois au Luxembourg avant le 1er janvier 1967,

- a) ils doivent être de couleur blanche ou jaune;
- b) ils doivent, par dérogation au cinquième alinéa dudit paragraphe 1, être placés à moins de 400 mm du gabarit du véhicule ou, si le véhicule a une largeur supérieure à 2,5m, aux extrémités de la largeur hors tout du véhicule.

Dans les mêmes conditions, il suffit par dérogation au sixième alinéa du paragraphe 1 que les feux d'encombrement soient placés à la même hauteur et visibles à une distance suffisante, et que les catadioptrés soient placés à la même hauteur et suffisamment bas pour pouvoir être frappés par les feux-croisement des autres véhicules.

Les huitième et neuvième alinéas du paragraphe 1 ne sont pas applicables aux véhicules visés dans le présent paragraphe.

Art. 44bis. (...) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 15 février 1990)*

Art. 45.

La face avant des remorques, des véhicules forains et des roulottes dont la largeur dépasse celle du véhicule tracteur, doit être pourvue de deux feux d'encombrement répondant aux conditions fixées à l'article 44, alinéas 3, 4 et 5 et placés de façon à faire reconnaître la largeur du véhicule.

La face arrière des remorques, des véhicules forains et des roulottes doit être pourvue des feux prévus à l'article 42ter, alinéa 5, point 2, a) et b), ainsi que de deux catadioptrés rouges ayant la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet est dirigé vers le haut et répondant aux conditions fixées à l'article 42ter, alinéa 5, point 2, c). Ces catadioptrés doivent être d'un type homologué par un des États membres de l'Union européenne et avoir au moins 150 mm et au plus 200 mm de côté ; les catadioptrés répondant aux annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent alinéa.

Par dérogation à l'alinéa qui précède

- la face arrière des véhicules mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1979 doit être pourvue des feux prévus à l'article 42bis 2 sous a) et b) ainsi que de deux catadioptres rouges ayant la forme d'un triangle équilatéral dont un sommet est dirigé vers le haut et répondant aux conditions fixées à l'article 42bis 2 sous c);
- la face arrière des véhicules mis en circulation pour la première fois avant le 1er janvier 1967 doit être pourvue des feux prévus à l'article 42, 2 sous a) et b) ainsi que de deux catadioptres rouges ayant la forme d'un triangle dont un sommet est dirigé vers le haut et répondant aux conditions de l'article 42, 2 sous c).

Les véhicules traînés doivent être munis sur leur face arrière de deux catadioptres rouges ayant la forme d'un triangle dont un sommet est dirigé vers le haut et répondant aux conditions fixées à l'article 42bis, 2 sous c) . Il suffit d'un catadioptre fixé sur la face arrière gauche des véhicules traînés par un cycle ou par un «cyclo-moteur».

Art. 45bis.

Il est interdit d'équiper les véhicules automoteurs visés dans la présente section à l'avant de plus de quatre feux-route, de deux feux-croisement, de deux feux-position et de deux feux-brouillard et à l'arrière de plus de deux feux rouges. Toutefois, les motocycles ne doivent pas être équipés à l'avant de plus de deux feux-route, de deux feux-croisement, de deux feux-position, de deux feux-brouillard et à l'arrière de plus d'un feu rouge ; les side-cars adaptés aux motocycles ne doivent pas être équipés à l'avant de plus d'un feu-position et à l'arrière de plus d'un feu rouge. Les véhicules répondant aux annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, sont réputés satisfaire aux dispositions du présent alinéa.

Tous les feux de même nom doivent être de même couleur et d'égal éclairement. Les feux et paires de feux de même nom doivent être fixés à la même hauteur au-dessus du sol et être placés symétriquement dans un plan perpendiculaire à l'axe longitudinal du véhicule.

Tous les catadioptres de même couleur doivent être d'égale intensité réfléchissante et être placés à la même hauteur. Les phares de longue portée des véhicules automoteurs doivent s'éteindre automatiquement avec les feux-route.

Il est interdit de monter sur les véhicules visés dans la présente section des feux et catadioptres autres que ceux qui y sont prévus.

Toutefois, les véhicules de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises peuvent:

- a) être équipés d'un panneau lumineux non éblouissant monté à l'arrière du véhicule et portant l'inscription «Police» ou «Douane» . Ce panneau peut en outre comporter sous forme littérale une injonction donnée aux conducteurs de véhicules et notamment celle de suivre le véhicule équipé dudit panneau;
- b) être munis d'un marquage périphérique rétro-réfléchissant qui est composé de bandes ainsi que d'inscriptions comportant notamment la mention «Police» ou «Douane» et qui est appliqué sur le pourtour du véhicule.

Les modèles du dispositif spécial et du marquage périphérique doivent être agréés par le Ministre des Transports.

Les véhicules de secours du Corps grand-ducal d'incendie et de secours et des associations et organismes de secours agréés ayant la sécurité civile dans leur objet social peuvent être munis d'un marquage périphérique rétro-réfléchissant ainsi que d'inscriptions caractérisant leur mission et qui est appliqué sur le pourtour du véhicule.

Tout véhicule doit être aménagé de façon à ce que les feux rouges et les catadioptres ne puissent en aucun cas être masqués par une partie du véhicule ou du chargement.

Les véhicules dont objet aux alinéas 1, 2 et 3 du paragraphe 1^{er} de l'article 44 qui sont destinés à des opérations spécifiques sur la voie publique peuvent être signalés à leurs faces par des bandes réfléchissantes à raies diagonales peintes soit en rouge et blanc, soit en orange et blanc, soit en jaune et blanc.

Art. 45ter. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

Art. 45quater. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

Art. 45quinquies. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

IX^e section. – Des dispositifs visuels

Art. 46.

1. Tout véhicule routier automoteur doit être aménagé de façon que la vue du conducteur soit suffisamment dégagée vers l'avant et vers les deux côtés, afin de lui permettre une conduite du véhicule en toute sécurité.

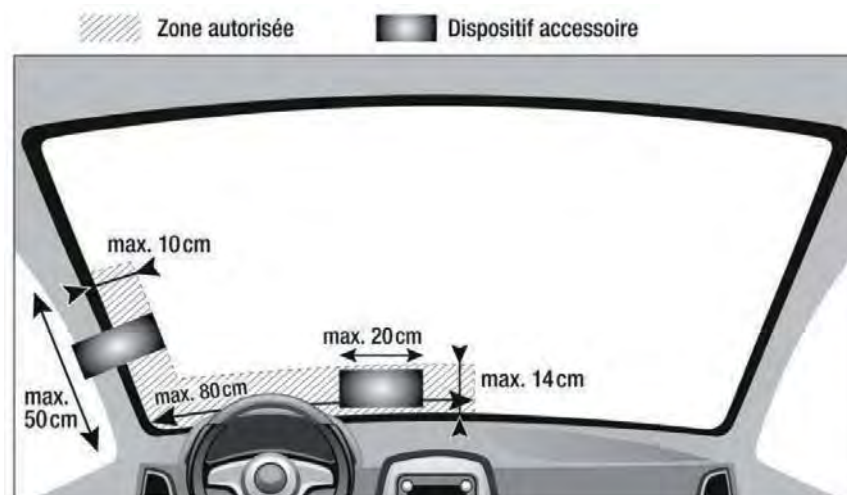
2. Les lumières à l'intérieur du véhicule ne doivent pas gêner le conducteur.

Aucun objet étranger à l'équipement normal du véhicule ne doit gêner la vue du conducteur, ni se trouver dans le champ de vision de celui-ci.

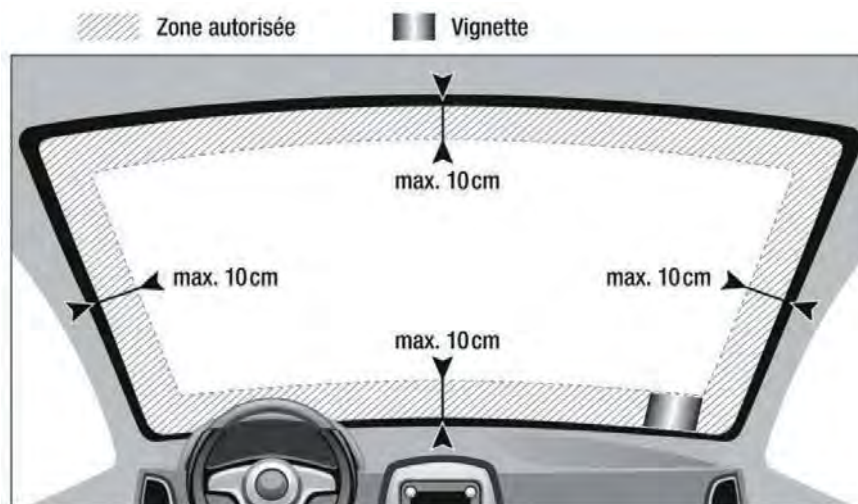
Pour les véhicules d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3 .500 kg, le champ de vision du conducteur vers l'avant est constitué par l'entièreté du pare-brise.

Toutefois:

a) un dispositif accessoire, tel que notamment un système de navigation, peut déborder dans le champ de vision du conducteur vers l'avant, à condition que ce dispositif ne dépasse pas 20 cm de côté et qu'il soit fixé de manière stable sur le tableau de bord, au montant du pare-brise près du conducteur ou sur le côté intérieur du pare-brise, de sorte qu'aucune partie du dispositif ne dépasse la zone autorisée telle que représentée sur le graphique ci-après. Les distances sont mesurées parallèlement au pare-brise; en cas de pare-brise incliné, la distance de 14 cm est mesurée verticalement à partir du tableau de bord.



b) une vignette délivrée à des fins spécifiques peut déborder dans le champ de vision du conducteur vers l'avant, à condition qu'aucune partie de la vignette ne dépasse la zone autorisée telle que représentée sur le graphique ci-après. Les distances sont mesurées parallèlement au pare-brise.



Pour les véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kg ainsi que pour les autobus et les autocars, le champ de vision du conducteur vers l'avant est défini par la surface du pare-brise balayée par le ou les essuies glaces.

3. Un film en matière plastique peut être apposé sur le pare-brise ou un vitrage latéral à l'avant du véhicule, à condition que le film soit homologué à cette fin par l'autorité nationale compétente en la matière d'un État membre de l'Espace économique européen; sur le pare-brise, ce film ne doit pas dépasser la zone autorisée telle que représentée sous b) du point 2. ou ne doit pas déborder dans le champ de vision vers l'avant des véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3 500 kg ainsi que des autobus et des autocars.

4. Pour autant que le véhicule en soit équipé, le pare-brise doit être en un produit inaltérable, parfaitement transparent et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. Les objets vus par transparence ne doivent pas apparaître déformés.

Pour les véhicules des catégories M1, ~~L5 L5e~~ et ~~L7 L7e~~ immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971, les prescriptions suivantes sont en outre applicables:

- Pour autant que le véhicule en soit équipé, le pare-brise doit être en verre lamellé ou trempé et répondre aux exigences du premier alinéa;
- Les vitrages latéraux à l'avant du véhicule doivent être en un produit inaltérable, parfaitement transparent et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris; la déformation éventuelle des objets vus par transparence ne doit pas constituer une gêne pour le conducteur; lorsque les vitrages sont en verre, celui-ci doit être lamellé ou trempé;
- Les vitrages autres que le pare-brise et les vitrages latéraux à l'avant du véhicule doivent être en un produit inaltérable, non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris.

5. Les vitrages qui satisfont aux exigences des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, sont réputés satisfaire aux exigences du présent article.

Art. 46bis. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 22 avril 2009)

Art. 47.

Les véhicules automoteurs à pare-brise, autres que les motocycles, doivent être munis de deux essuie-glace efficaces agissant chacun sur une moitié du pare-brise et permettant au conducteur d'avoir une visibilité suffisante. Les essuie-glaces doivent pouvoir fonctionner sans intervention constante du conducteur.

Un seul essuie-glace suffit, s'il est construit de façon à ce qu'il agisse efficacement sur une surface du pare-brise permettant au conducteur d'avoir une visibilité suffisante.

Pour les machines et les «tracteurs» à pare-brise, il suffit d'un seul essuie-glace automatique ou non. Toutefois, pour les «tracteurs» à pare-brise, qui sont immatriculés pour la première fois après le 30 avril 1976,

cet essuie-glace doit être automatique.

Art. 47bis.

Outre les dispositions de l'article 47, les prescriptions du présent article sont applicables aux voitures automobiles à personnes et véhicules utilitaires qui sont immatriculés pour la première fois après le 1^{er} octobre 1971:

Toute voiture automobile à personnes ou tout véhicule utilitaire pourvu d'un pare-brise doit être muni d'un dispositif de dégivrage et d'un lave-glaces en parfait état de fonctionnement.

Art. 47ter.

Par dérogation aux dispositions des articles 47 et 47bis, les prescriptions suivantes sont applicables aux «tricycles» qui sont immatriculés pour la première fois après le 25 novembre 1975:

Lorsque le véhicule est équipé d'un pare-brise, celui-ci doit être muni d'un ou de deux essuie-glaces conformes aux dispositions de l'article 47. Tout véhicule pourvu d'un pare-brise doit être muni d'un lave-glace.

Art. 48.

1. Les rétroviseurs intérieurs et extérieurs, de même que les dispositifs de vision indirecte équivalents, dont sont équipés les véhicules routiers automoteurs des catégories M2, M3, N2 et N3, immatriculés pour la première fois à partir du 26 janvier 2007, ainsi que les véhicules des catégories M1 et N1, immatriculés pour la première fois à partir du 26 janvier 2010, doivent répondre aux exigences des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa précédent, les véhicules routiers automoteurs immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} janvier 1973, à l'exception des machines automotrices ainsi que des véhicules sans cabine ou à cabine non fermée relevant des catégories ~~L1 L1e~~, ~~L2 L2e~~, ~~L3 L3e~~, ~~L4 L4e~~, ~~L5 L5e~~, ~~L6 L6e~~, ~~L7 L7e~~, T1, T2, T3 et T4, doivent être équipés d'un rétroviseur intérieur et d'un rétroviseur extérieur monté du côté gauche du véhicule, répondant aux exigences suivantes:

- a) Chaque rétroviseur doit avoir une surface d'au moins 50 cm².
- b) Tout rétroviseur doit être fixé de telle sorte qu'il reste en position stable dans les conditions normales de conduite du véhicule.
- c) Si le champ de vision du rétroviseur intérieur n'est pas suffisant, celui-ci doit être remplacé ou suppléé par un rétroviseur extérieur, monté du côté droit du véhicule.
- d) Tout rétroviseur doit être placé de manière à permettre au conducteur, assis sur son siège en position normale de conduite, de surveiller la voie publique vers l'arrière du véhicule.
- e) Le rétroviseur intérieur doit être réglable par le conducteur en position de conduite.
- f) Le rétroviseur extérieur placé du côté du conducteur doit être réglable de l'intérieur du véhicule, la portière étant fermée, le verrouillage en position pouvant toutefois être effectué de l'extérieur. Ces dispositions ne s'appliquent toutefois pas aux rétroviseurs extérieurs qui, après avoir été rabattus sous l'effet d'une poussée, peuvent être remis en position sans réglage.

Les rétroviseurs, de même que les dispositifs de vision indirecte équivalents, qui répondent aux exigences des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, sont réputés satisfaire aux prescriptions de l'alinéa 2.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, les véhicules des catégories N2 et N3 tombant sous l'application de la directive 2007/38/CE concernant le montage a posteriori de rétroviseurs sur les poids lourds immatriculés dans la Communauté et ayant été immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} janvier 2000, doivent être équipés, à partir du 1^{er} avril 2009, de rétroviseurs répondant aux exigences de la directive 2007/38/CE précitée.

3. Les machines automotrices ainsi que les véhicules sans cabine ou à cabine non fermée relevant d'une des catégories ~~L1 L1e~~, ~~L2 L2e~~, ~~L3 L3e~~, ~~L4 L4e~~, ~~L5 L5e~~, ~~L6 L6e~~, ~~L7 L7e~~, T1, T2, T3 et T4, qui ont été immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} mai 1976, doivent être équipés d'au moins un rétroviseur extérieur monté du côté

gauche du véhicule et répondant aux prescriptions sous a), b), d) et f) du paragraphe 1.

Tout véhicule visé à l'alinéa précédent qui relève d'une des catégories ~~L5 L5e~~, ~~L6 L6e~~, ~~L7 L7e~~ doit en outre être équipé d'un rétroviseur extérieur monté du côté droit du véhicule, si le champ de vision du rétroviseur placé sur le côté gauche est insuffisant.

4. Tout véhicule routier automoteur qui n'est pas visé par les dispositions d'un des paragraphes 1., 2. ou 3. du présent article doit être équipé d'un rétroviseur de dimensions suffisantes, disposé et fixé de manière à permettre au conducteur de surveiller de son siège la chaussée vers l'arrière du véhicule.

Art. 48bis.

~~Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée.~~

~~Les dispositions de la présente section ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.~~

Art. 48ter.

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 2 septembre 1992)

X^e section. – Des dispositifs spéciaux

Art. 49.

~~A) Tous les véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation au Grand-Duché, à l'exception des tracteurs, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, doivent être équipés d'un indicateur de vitesse et d'un compteur kilométrique, fixés à portée de vue du conducteur.~~ Tous les véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation au Grand-Duché, à l'exception des tracteurs, des machines et des véhicules spéciaux de l'Armée, et des véhicules spéciaux de la Police grand-ducale doivent être équipés d'un indicateur de vitesse et d'un compteur kilométrique, fixés à portée de vue du conducteur. Ils doivent se trouver en parfait état de fonctionnement et leurs indications doivent également être lisibles de nuit sans gêner le conducteur.

B) Les véhicules qui effectuent le ramassage scolaire dans le cadre de l'enseignement fondamental ou de l'éducation différenciée, doivent être munis à leurs faces avant et arrière d'un panneau amovible à fond orange présentant un bord noir de 2 cm de largeur et portant en noir le symbole du panneau additionnel du modèle 9. Le panneau arrière doit avoir une dimension d'au moins 50 x 50 cm et être en matière réfléchissante. Le panneau avant doit avoir une dimension d'au moins 25 x 25 cm. La hauteur du symbole doit être des 2/3 de celle du panneau.

L'usage de ce panneau n'est autorisé qu'au cours de l'exécution d'un ramassage scolaire. Il commande la prudence et indique aux autres conducteurs qu'aux arrêts des véhicules qui en sont munis, des enfants peuvent traverser la chaussée.

C) Lorsqu'ils se trouvent en position horizontale, les plateaux de chargement des élévateurs dont est équipé un véhicule destiné au transport de choses, doivent être signalés par des dispositifs appropriés, tels que calottes, fanions, triangles de présignalisation, disposés ou fixés en sorte que les autres usagers de la route ne puissent se méprendre sur la position et les dimensions de ces plateaux.

D) Les autobus, les autocars, les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} janvier 1988 doivent être équipés d'un dispositif limiteur de vitesse qui satisfait:

- aux prescriptions techniques fixées aux annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, cette condition ne s'appliquant toutefois pas aux véhicules précités immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2005;
- aux critères de la directive modifiée 92/6/CEE du Conseil relative à l'installation et à l'utilisation, dans la Communauté européenne, de limiteurs de vitesse sur certaines catégories de véhicules à moteur.

Les dispositifs limiteurs de vitesse ne peuvent être installés, calibrés et réglés que par des ateliers ou des

organismes agréés à cette fin par le ministre des Transports.

Tout dispositif limiteur de vitesse doit être réglé de telle manière que la vitesse du véhicule routier qui en est équipé ne puisse pas dépasser:

- 100 km/h pour les autobus et les autocars;
- 90 km/h pour les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques.

Lors du contrôle technique des véhicules routiers soumis à l'obligation d'être équipé avec un limiteur de vitesse sur base des dispositions du présent article, l'organisme de contrôle technique doit vérifier, dans toute la mesure du possible, le fonctionnement correct et conforme du limiteur de vitesse, dont tout particulièrement son aptitude à empêcher lesdits véhicules de dépasser les vitesses limites prescrites à l'alinéa précédent.

Pour les camions, les tracteurs de remorques et les tracteurs de semi-remorques dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 12 .000 kg et pour les autobus et les autocars dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 10 .000 kg, les prescriptions ci-avant ne sont applicables:

- qu'à partir du 1^{er} janvier 2005 pour les véhicules précités immatriculés pour la première fois à partir de cette date;
- qu'à partir du 1^{er} janvier 2006 pour les véhicules précités immatriculés pour la première fois entre le 1er janvier 2001 et le 1er janvier 2005;
- qu'à partir du 1^{er} janvier 2007 pour les véhicules visés au tiret précédent et qui sont affectés exclusivement à des transports nationaux.

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas:

- ~~aux véhicules de l'armée;~~
- aux véhicules de l'Armée et aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale;
- aux véhicules routiers qui, par construction, ne peuvent pas dépasser les vitesses prévues au troisième alinéa;
- aux véhicules routiers qui sont utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39;
- aux véhicules routiers qui sont utilisés à des fins d'essais scientifiques;
- aux autobus qui assurent uniquement des services publics en agglomération.

E) Des dispositifs destinés à transporter des choses peuvent être montés sur l'attache-remorque des véhicules, à condition que

- ils ne dépassent pas l'arrière du véhicule de plus d'un mètre;
- ils ne dépassent pas, y compris leur chargement, le gabarit du véhicule;
- la masse en charge ne dépasse pas la masse maximale autorisée sur le point d'attelage.

Lorsque ce dispositif masque ou nuit à la visibilité des feux et catadioptrés dont le véhicule doit être équipé, le dispositif doit être muni d'un système d'éclairage dédoublant le fonctionnement des feux du véhicule et assurant la visibilité réglementaire des feux et catadioptrés.

Lorsque le dispositif masque ou nuit à la visibilité de la plaque d'immatriculation arrière, le dispositif doit être muni d'une plaque d'immatriculation complémentaire répondant aux dispositions du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers.

F) Des véhicules qui sont conçus selon des techniques nouvelles ou des principes non réglementés ou incompatibles par nature avec les dispositions des articles 2 à 54 et qui servent à des essais techniques ou scientifiques, peuvent être admis à la circulation à condition d'être munis à l'avant et à l'arrière d'un signe distinctif portant l'inscription «essai scientifique», l'usage de ce signe distinctif étant subordonné à une autorisation individuelle du « ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions~~. Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, le ministre peut autoriser la dérogation à l'usage de ce dispositif.

G) Les camions, les tracteurs de semi-remorques et les autocars servant à l'instruction pratique et à la réception de l'examen pratique doivent être munis à la face arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules d'un panneau non éblouissant à fond blanc présentant un bord noir de 2 cm de largeur et portant en dessous du signal A,21 de l'article 107 l'inscription en noir «AUTO-ECOLE». Les dimensions du panneau doivent être d'au

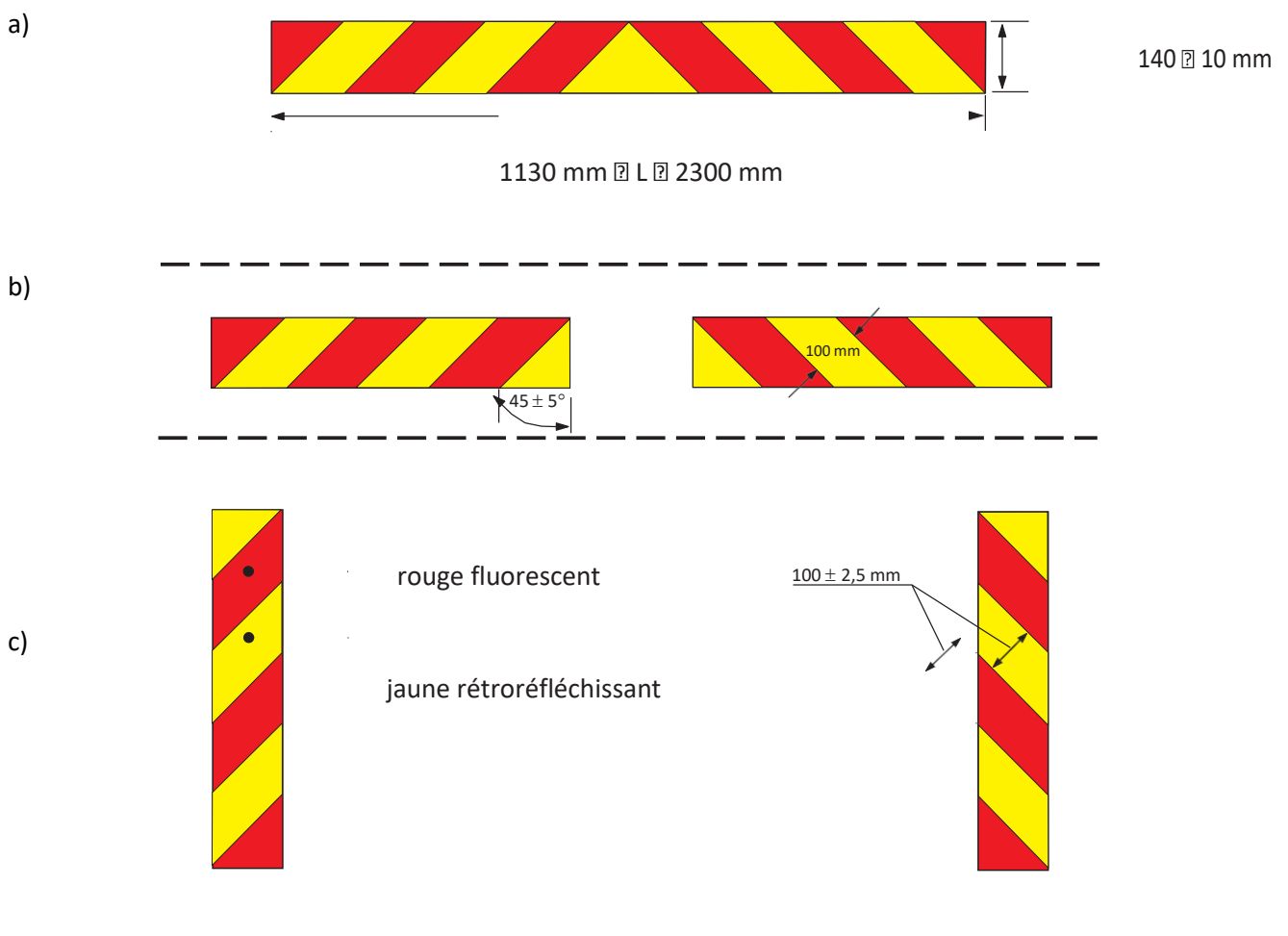
moins 50 × 50 cm. La hauteur additionnée du signal et de l'inscription doit représenter au moins les deux tiers de celle du panneau.

Si le véhicule ou l'ensemble de véhicules ne servent pas à l'instruction ou à la réception d'examens pratiques le panneau doit être enlevé ou masqué.

H) Les camions, tracteurs de semi-remorques ainsi que les remorques et semi-remorques d'un poids total maximum autorisé supérieur à 3 500 kg doivent être munis à leur face arrière de plaques d'identification d'un type homologué en application du Règlement (ECE) n° 70, entré en vigueur le 15 mai 1987 et approuvé par le règlement grand-ducal du 11 août 1996 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des plaques d'identification arrière pour véhicules lourds et longs. La longueur totale additionnée d'un jeu de plaques d'identification arrière consistant en une, deux ou quatre plaques rectangulaires, doit être comprise entre 1 130 mm et 2 300 mm. La largeur d'une plaque doit être comprise entre 130 mm et 150 mm pour les camions et les tracteurs de semi-remorques et entre 195 mm et 230 mm pour les remorques et semi-remorques. Les plaques destinées à être montées sur des camions et tracteurs de semi-remorque doivent être du type «à chevrons» avec des bandes alternées obliques jaunes rétro réfléchissantes et rouges fluorescentes et doivent être installées sur le véhicule conformément à une des figures 1a), 1b), 1c) ou 1d) reproduites ci-après.

Figure 1

PLAQUES D'IDENTIFICATION ARRIERE POUR CAMIONS ET TRACTEURS DE SEMI-REMORQUE

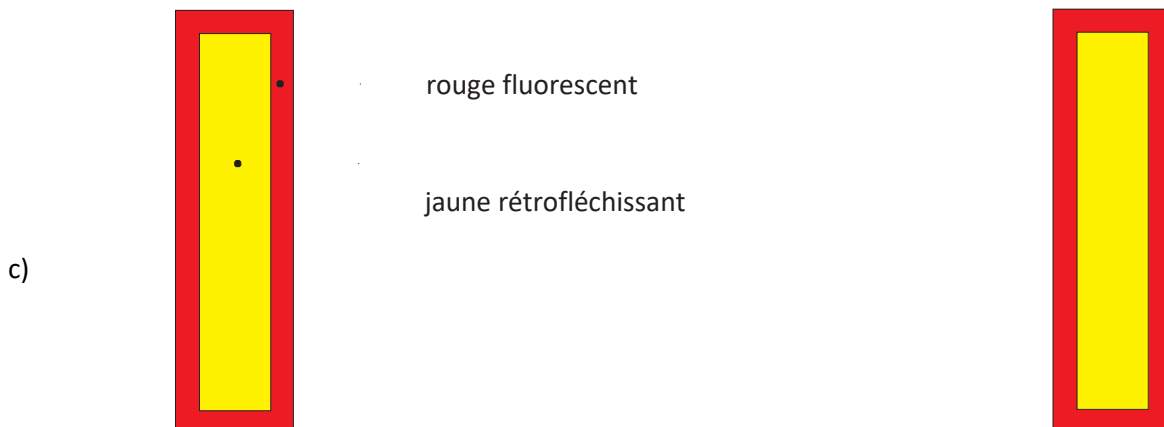
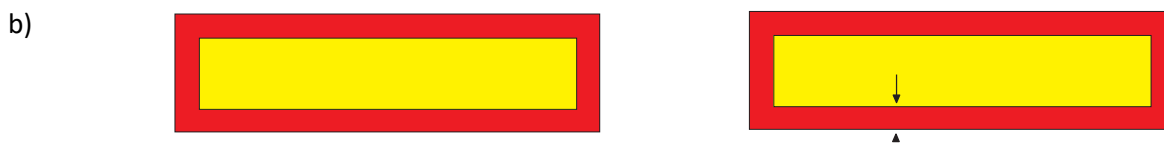
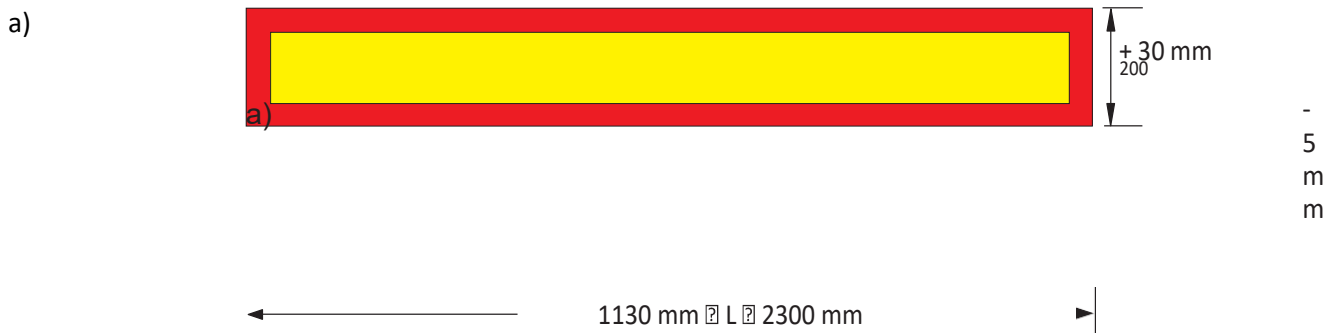




Les plaques destinées à être montées sur des remorques ou semi-remorques doivent avoir un fond jaune rétro-réfléchissant et une bordure rouge fluorescente et doivent être installées sur le véhicule conformément à une des figures 2a), 2b) 2c) ou 2d) ci-après.

Figure 2

PLAQUE D'IDENTIFICATION ARRIERE POUR REMORQUES ET SEMI-REMORQUES



d)



La présence des plaques d'identification arrière prévues par le présent paragraphe est facultative sur les véhicules qui ont été mis en circulation pour la première fois au Luxembourg avant le 1^{er} mars 1999.

I) Les prescriptions des paragraphes A), B) et C) ne s'appliquent ni aux machines, ni aux véhicules spéciaux de l'armée, ni aux véhicules « du Corps grand-ducal d'incendie et de secours ».

J) Lorsqu'un siège avant autre que celui correspondant à la place du conducteur est équipé d'un coussin gonflable frontal, l'interdiction prévue à l'article 160bis d'employer sur ce siège un dispositif de retenue pour enfants tourné vers l'arrière doit être indiquée conformément au Règlement (ECE) n° 94 complété concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne la protection des occupants en cas de collision frontale, accepté par le règlement grand-ducal modifié du 30 janvier 1983.

L'étiquette de mise en garde doit être solidement fixée et située de façon à pouvoir être vue facilement par une personne s'apprêtant à installer un dispositif de retenue pour enfants tourné vers le siège en question. Une référence permanente doit être visible à tout moment dans le cas où la mise en garde n'est pas visible lorsque la porte est fermée. Cette prescription ne s'applique pas aux sièges équipés d'un système automatique de désactivation du coussin gonflable lorsqu'un dispositif de retenue pour enfants tourné vers l'arrière est installé.

Les dispositifs de retenue pour enfants tournés vers l'arrière doivent être munis d'une étiquette visible lorsque le dispositif est installé et portant l'avertissement: «TRES HAUT RISQUE - A ne pas utiliser sur des sièges de passagers équipés de coussins gonflables». Cette étiquette peut également être rédigée en langue luxembourgeoise, allemande ou anglaise.

K) A partir du 1^{er} juin 2008, un triangle de présignalisation répondant aux exigences du Règlement (ECE) N° 27 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des triangles de présignalisation doit se trouver à bord de tout véhicule routier automoteur ayant au moins quatre roues.

L) A partir du 1^{er} juin 2008, au moins un vêtement de sécurité répondant aux exigences d'une des normes EN 471 ou EN 1150 doit se trouver à bord de tout véhicule routier automoteur, à l'exception des véhicules des catégories ~~L1~~ L1e et ~~L2~~ L2e.

M) A partir du 15 juin 2008, et sans préjudice des dispositions du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, les véhicules des catégories N1, N2 et N3 ainsi que les véhicules à usage spécial dont la masse maximale autorisée dépasse 3 .500 kg doivent être munis d'un

extincteur d'incendie portatif d'une capacité minimale de 2 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, cet extincteur devant être solidement fixé dans la cabine de conduite, à portée de main du conducteur.

Les véhicules de la catégorie N3 doivent en outre être munis d'un deuxième extincteur d'incendie portatif, d'une capacité minimale de 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, cet extincteur devant être installé de telle manière sur le véhicule qu'il soit aisément accessible de l'extérieur du véhicule.

Tout extincteur dont est muni un véhicule routier en vertu du présent paragraphe doit être pourvu d'un plombage qui permet de vérifier qu'il n'a pas été utilisé. En outre, il doit porter une marque de conformité en cours de validité et indiquant notamment l'année et le mois d'expiration de cette validité, cette marque devant avoir été apposée par un organisme agréé ou reconnu à cette fin dans un État membre de l'Espace Économique Européen. ~~La prédite validité ne peut pas dépasser une année pour un extincteur d'incendie d'une capacité minimale de 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, et quatre années pour un extincteur d'une capacité minimale inférieure à 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent.~~ Dans le cadre d'une réépreuve, la prédite validité ne peut pas dépasser une année pour un extincteur d'incendie d'une capacité minimale de 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent, et quatre années pour un extincteur d'une capacité minimale inférieure à 6 kg de poudre ou d'une capacité correspondante pour un agent d'extinction équivalent.

Pour les véhicules ayant été immatriculés avant le 15 juin 2008 et tombant sous l'application des dispositions du présent paragraphe, ces dispositions ne s'appliquent qu'à partir du 15 juin 2010.

N) À partir du 15 juin 2008, les véhicules des catégories N2 et N3 ainsi que les véhicules à usage spécial dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg doivent être munis d'un coffret de secours contenant des objets et produits pharmaceutiques nécessaires aux premiers soins en cas d'accident.

O) Il est interdit de mettre en circulation un véhicule routier muni d'équipements ou de marquages pouvant mener à confusion entre ce véhicule et les véhicules de la Police, de l'Administration des douanes, du « Corps grand-ducal d'incendie et de secours », « des associations et organismes de secours agréés ayant la sécurité civile dans leur objet social », les ambulances, les véhicules utilisés pour le transport de sang, ainsi que les véhicules d'autres Administrations publiques.

Le ministre peut, par décision individuelle, accorder une dérogation pour la préservation du patrimoine automobile.

Art. 49bis.

Les tracteurs qui ont été immatriculés pour la première fois après le 31 décembre 1975 devront être équipés d'une cabine ou d'un cadre de protection suffisamment robustes pour protéger efficacement les conducteurs et passagers en cas de renversement ou de culbute de ces véhicules.

Les tracteurs dont la voie minimale fixe ou réglable d'un des essieux moteur est inférieure à 1 150 mm ou dont le poids maximum autorisé est inférieur à 800 kg, ne sont pas visés par les dispositions de l'alinéa 1^{er}.

Tout tracteur qui est couvert par une réception CE délivrée sur base des prescriptions du règlement modifié 167/2013/UE précité, est réputé satisfaire aux prescriptions des alinéas 1^{er} et 2.

Art. 49ter.

1. Tout fauteuil roulant à moteur doit être muni au moins des équipements et systèmes suivants:

- de pneus appropriés et en bon état, adaptés à ses vitesse et masse maximales;
- d'un système de freinage à action rapide, adapté à ses vitesse et masse maximales et capable de l'arrêter et de l'immobiliser en toute sécurité, même dans les déclivités;
- à l'arrière, d'au moins un catadioptre non triangulaire, de couleur rouge.

2. Un fauteuil roulant à moteur ne doit pas comporter des parties ou éléments pouvant mettre en danger les autres usagers.

«XII^e section . – Des dispositions générales concernant les sections I à X»

Art. 50.

Il est interdit de mettre ou de faire mettre en circulation ou d'y maintenir un véhicule dont un ou plusieurs organes ou équipements ont été remplacés, modifiés ou enlevés de façon à en altérer la conformité au type réceptionné ou le fonctionnement réglementaire, notamment en ce qui concerne la puissance ou la vitesse par construction.

Une nouvelle classification d'un véhicule antérieurement mis en circulation ne peut intervenir que sur production d'un certificat du constructeur dont il résulte que du point de vue technique rien ne s'oppose à cette classification.

Il est également interdit d'altérer, de transformer, d'enlever ou de remplacer les numéros de fabrication du moteur et du châssis. En cas de remplacement du moteur, d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis, il est interdit de frapper dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de l'élément remplacé ou un autre numéro. Seule la Société Nationale de Circulation Automobile, ci-après dénommée SNCA, est autorisée à procéder à la refraque d'un numéro de fabrication ou de châssis, notamment dans le cas de la transformation, de la modification ou de la réparation d'un véhicule, de nature à affecter ou modifier une des caractéristiques techniques figurant dans le certificat de conformité ou dans le procès-verbal de réception de ce véhicule.

Art 50bis .

Les dispositions des articles 2 à 50 obligent le propriétaire et le conducteur .

XIII^e section . – Du transport de personnes

A. – Généralités

Art. 51.

~~1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules de l'armée.~~

1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée et aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

2. Il est interdit de transporter des passagers:

- 1) à l'aide d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation: autrement que sur les places inscrites sur son certificat d'immatriculation; cette disposition s'applique également au conducteur du véhicule;
- 2) à l'aide d'un véhicule routier non soumis à l'immatriculation: autrement que sur des places assises;
- 3) sur les places assises d'un véhicule routier: autrement que sur des sièges appropriés, répondant aux exigences respectivement des articles 52 ou 53; cette disposition s'applique également au conducteur du véhicule.
- 4) sur la surface ou dans la cellule de chargement d'un véhicule routier, sauf dans les conditions sous b) de l'alinéa 3.

Le nombre maximal de places, assises, debout et autres, d'un véhicule routier est limité à neuf, excepté pour les véhicules des catégories M2 et M3.

Les dispositions des deux alinéas précédents ne s'appliquent toutefois pas:

- a) aux véhicules automoteurs soumis à l'immatriculation servant à un usage public spécial, à condition que ces véhicules circulent à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h, ainsi qu'aux véhicules ~~automoteurs de la police grand-ducale et~~ « du Corps grand-ducal d'incendie et de secours et des associations et organismes de secours agréés ayant la sécurité civile dans leur objet social »¹, à condition que les

dérogations qui sont applicables à ces véhicules soient mentionnées sur leur certificat d'immatriculation;

- b) aux véhicules traînés destinés à servir occasionnellement au transport de personnes assises sur des sièges ou banquettes aménagées sur leur surface ou dans leur cellule de chargement, à condition pour un tel véhicule d'être couvert par une autorisation ministérielle délivrée sur avis de la SNCA qui, à cette fin, peut procéder à l'agrément du véhicule;
- c) aux véhicules participant à des événements spéciaux, tels que notamment les véhicules opérant comme véhicules-balai à l'occasion d'épreuves sportives ou les véhicules participant à des cortèges, sous réserve pour ces véhicules d'être couverts par une assurance spéciale et de circuler dans le respect des conditions à arrêter de cas en cas par le ministre ~~ayant les transports dans ses attributions~~.

3. Le transport de personnes, autres que la personne à mobilité réduite, est interdit sur un fauteuil roulant à moteur.

Art. 51bis. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)

Art. 51ter. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)

Art. 51quater. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)

Art. 52.

~~1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules routiers des catégories L1, L3 et L4, ni aux véhicules des catégories L2, L5, L6 et L7 non munis d'une carrosserie, ni aux cycles et aux véhicules routiers assimilés aux cycles, ni aux véhicules routiers traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles, ni aux véhicules de l'armée.~~

1. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules routiers des catégories L1e, L3e et L4e, ni aux véhicules des catégories L2e, L5e, L6e et L7e non munis d'une carrosserie, ni aux cycles et aux véhicules routiers assimilés aux cycles, ni aux véhicules routiers traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles, ni aux véhicules de l'Armée, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

2. Aux places assises d'un véhicule routier doivent correspondre des sièges ou des banquettes, solidement fixés ou ancrés à la structure du véhicule et verrouillés dès que le véhicule se trouve en mouvement. Aux places autres que les places assises et les places debout, doivent correspondre des strapontins, des couchettes, des brancards ou des fauteuils roulants.

À chaque siège, banquette et fauteuil roulant destiné à servir de place assise dans un véhicule routier doit correspondre un dossier solide.

À chaque siège, banquette ou strapontin destiné à servir de place assise dans un véhicule routier doivent correspondre soit deux repose-pieds, soit une partie de la carrosserie du véhicule et de ses accessoires, permettant tant au conducteur du véhicule qu'aux passagers dont la taille dépasse 150 cm d'y appuyer leurs pieds lorsque le véhicule est en mouvement.

Pour les véhicules routiers de la catégorie M1 qui ont été immatriculés à partir du 1^{er} octobre 1971, les sièges avant rabattables de même que les dossiers rabattables vers l'avant de ces sièges doivent se verrouiller automatiquement en position normale. Pour ces véhicules ainsi que pour les véhicules routiers des catégories N1, N2, N3, M2 et M3 qui ont été immatriculés à partir du 21 avril 2006, les sièges et les banquettes coulissants de même que leurs dossiers rabattables doivent pouvoir être verrouillés dans toutes les positions prévues.

3. Le siège réservé au conducteur d'un véhicule routier doit avoir une largeur d'au moins 55 cm, hormis pour les véhicules de la catégorie T, les véhicules des catégories ~~L2~~ L2e, ~~L5~~ L5e, ~~L6~~ L6e et ~~L7~~ L7e munis d'une carrosserie ainsi que les machines, pour lesquels il suffit à ce titre d'une largeur d'au moins 40 cm. Le plan médian vertical du siège du conducteur doit passer par le centre du dispositif de direction. Pour les véhicules de la catégorie T et les machines, un siège en forme de selle, permettant au conducteur de s'y asseoir en toute sécurité, est réputé satisfaire à ces exigences.

Les places autres que celle du conducteur sur les sièges, les banquettes, les couchettes et les brancards d'un véhicule doivent avoir une largeur d'au moins 40 cm pour chaque personne transportée. Pour une place assise à côté du conducteur, la largeur est mesurée à partir soit de l'espace réservé au conducteur, soit de la position la plus défavorable du levier du frein à main ou du levier du changement de vitesse, si ces leviers se trouvent dans le plan longitudinal des sièges avant, soit de la position la plus défavorable du levier d'embrayage s'il s'agit d'un véhicule à embrayage automatique ou semi-automatique, étant entendu que dans tous les cas la dimension la plus défavorable est prise en considération. Pour les places assises en arrière du conducteur, la largeur est mesurée à hauteur du coussin du siège contre le dossier, l'espace disponible au-delà de neuf places assises n'étant pas considéré.

4. À partir du 20 octobre 2007, les véhicules routiers des catégories M1, M2, M3, N1, N2 et N3 ne peuvent plus être immatriculés pour la première fois que s'ils répondent, en ce qui concerne leurs sièges, les ancrages de ces sièges et les appuis-tête dont ces sièges sont équipés, aux prescriptions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée.

5. Sans préjudice des dispositions des paragraphes 1^{er}, 2 et 3, les véhicules routiers qui répondent, en ce qui concerne leurs sièges, les ancrages de ces sièges et les appuis-tête dont ces sièges sont équipés, aux prescriptions des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée, sont réputés satisfaire aux exigences du présent article.

Art. 52bis. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 21 juillet 1981)

Art. 53.

1. Le transport de passagers à l'aide de cycles, de véhicules routiers assimilés aux cycles, de véhicules qui sont traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles, de véhicules routiers des catégories ~~L1~~ L1e, ~~L3~~ L3e et ~~L4~~ L4e ainsi que de ceux des catégories ~~L2~~ L2e, ~~L5~~ L5e, ~~L6~~ L6e et ~~L7~~ L7e non munis d'une carrosserie est soumis aux conditions suivantes :

le nombre de places pour passagers est limité :

- à une pour les véhicules des catégories ~~L1~~ L1e, ~~L2~~ L2e et ~~L3~~ L3e ;
- à deux pour les véhicules routiers qui sont traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles ;
- à trois pour les véhicules des catégories ~~L4~~ L4e, ~~L5~~ L5e, ~~L6~~ L6e et ~~L7~~ L7e, le nombre de places étant limité à deux dans le side-car du véhicule de la catégorie ~~L4~~ L4e ;
- lorsque le véhicule est équipé d'un siège unique conçu pour le transport de deux personnes assises l'une derrière l'autre, la longueur de celui-ci doit être supérieure à 50 cm ;
- les sièges du side-car d'un véhicule de la catégorie ~~L4~~ L4e mis en circulation pour la première fois à partir du 1^{er} mai 2008 ont une largeur d'au moins 40 cm et sont munis d'un système de retenue adéquat ;
- lorsque le véhicule est équipé d'un siège spécial destiné au transport d'un enfant dont la taille n'atteint pas 150 cm, celui-ci doit être adapté au poids et à la taille de l'enfant transporté et muni d'un système de retenue adéquat ;
- à chaque place assise sur un siège ou dans un siège spécial correspondent soit deux repose-pieds, soit une partie de la carrosserie du véhicule, soit une partie du siège spécial, permettant tant au conducteur du véhicule qu'à toute personne transportée d'appuyer ses pieds lorsque le véhicule est en mouvement.

2. Les passagers sur les véhicules routiers des catégories ~~L3~~ L3e et ~~L4~~ L4e ainsi que sur ceux des catégories ~~L5~~ L5e et ~~L7~~ L7e non munis d'une carrosserie doivent :

- être âgés de 12 ans au moins ;
- avoir une taille suffisante leur permettant un usage adéquat des repose-pieds ;
- faire obligatoirement usage des repose-pieds; cette exigence s'applique également au conducteur de ces véhicules.

Les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas aux passagers transportés dans le side-car d'un

véhicule de la catégorie ~~L4~~ L4e, à condition que:

- les sièges du side-car répondent aux exigences du troisième tiret du paragraphe 1. ;
- chaque passager soit correctement assis sur un siège spécial répondant aux exigences du quatrième tiret du paragraphe 1. ;
- chaque passager fasse un usage adéquat du système de retenue ;
- chaque passager dont la taille dépasse 150 cm fasse usage des repose-pieds.

3. Les passagers sur les cycles, les véhicules routiers assimilés aux cycles, les véhicules routiers des catégories ~~L1~~ L1e et ~~L2~~ L2e ainsi que ceux de la catégorie ~~L6~~ L6e non munis d'une carrosserie doivent:

- être âgés de 8 ans au moins;
- avoir une taille suffisante leur permettant un usage adéquat des repose-pieds;
- faire obligatoirement usage des repose-pieds, cette exigence s'appliquant également au conducteur de ces véhicules.

Toutefois, le transport d'un enfant âgé de moins de 8 ans est autorisé à l'aide des véhicules visés au premier alinéa, à condition que:

- le conducteur du véhicule en question soit âgé de 18 ans au moins;
- le véhicule en question soit pourvu d'un siège spécial répondant aux exigences du quatrième tiret du paragraphe 1;
- l'enfant transporté soit correctement assis sur le siège spécial et fasse un usage adéquat du système de retenue et des repose-pieds.

Par ailleurs, des enfants de moins de huit ans peuvent être transportés à l'aide d'un véhicule destiné au transport de personnes et traîné par un cycle ou par un véhicule routier assimilé à un cycle, à condition que:

- le conducteur du véhicule traînant soit âgé de 18 ans au moins;
- le nombre des enfants transportés dans le véhicule traîné ne dépasse pas deux;
- les enfants transportés soient correctement assis sur les sièges prévus et fassent un usage adéquat du système de retenue et des repose-pieds.

4. Le transport de passagers à l'aide de micro-véhicules électriques est interdit.

Art. 53bis. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)

B. – Autobus et autocars

Art. 54.

En dehors des conditions prescrites par le présent arrêté pour tous les véhicules automoteurs, les autobus et autocars doivent répondre aux dispositions ci-après:

1. Châssis:

Le châssis doit être muni d'un pare-chocs avant et d'un pare-chocs arrière.

Le véhicule doit être muni de butées élastiques protégeant le châssis et la carrosserie contre les détériorations pouvant résulter de la flexion des ressorts.

2. Moteur.

Pour un véhicule à direction avancée, le moteur doit être isolé par une enveloppe étanche, de façon que ni les émanations de carburant et de lubrifiant, ni l'air chaud ne puissent s'introduire dans le compartiment des passagers ou dans la cabine du conducteur.

3. Réservoir.

Pour le véhicule qui est équipé d'un moteur à carburation, aucune partie de la tuyauterie d'échappement ne doit se trouver à moins de 10 cm du réservoir à carburant.

Les canalisations de carburant ne doivent, sans raison technique valable, se trouver à moins de 10 cm de la tuyauterie d'échappement.

Les canalisations et le réservoir à carburant doivent être placés à l'extérieur du véhicule sous la carrosserie.

L'orifice de remplissage du réservoir à carburant ne doit pas se trouver à moins de 50 cm d'une ouverture de porte, lorsque le réservoir est destiné à contenir de l'essence, et à moins de 25 cm, lorsque le réservoir est destiné à contenir du carburant diesel. En aucun cas, l'orifice de remplissage ne doit se trouver dans la partie du véhicule réservée aux voyageurs ou au conducteur.

4. *Echappement.*

L'évacuation des gaz doit être établie de manière à ne pas incommoder les occupants du véhicule et de la remorque, s'il y en a.

Le tuyau d'échappement et le dispositif silencieux doivent être écartés d'au moins 10 centimètres de toute boiserie ou de toute matière combustible, à moins qu'ils ne soient isolés de façon à empêcher tout danger d'incendie.

5. *Dispositif antidérapant.*

Les roues motrices doivent pouvoir être munies d'un dispositif antidérapant.

L'espace libre entre les pneumatiques et la carrosserie doit être tel qu'il soit possible de garnir les pneumatiques, ou les pneus externes seuls, s'ils sont jumelés, d'un dispositif antidérapant approprié.

6. *Organes de transmission.*

Il doit exister autour de l'arbre de transmission une ou plusieurs gardes destinées à empêcher les tronçons de l'arbre en cas de rupture de crever le plancher ou de former béquille en prenant appui sur le sol.

7. *Freins.*

La commande hydraulique ou pneumatique des freins de service doit comprendre deux circuits distincts, si le ou les autres dispositifs de freinage du véhicule ne réalisent pas une efficacité de freinage de 5 m/sec² au moins.

8. *Carrosserie.*

La hauteur intérieure des caisses, entre le plancher et le plafond, dans l'axe des véhicules doit être de 1,80 m au minimum pour un autobus.

La carrosserie doit être parfaitement étanche, de manière à empêcher la pénétration de la poussière et des vapeurs de carburants à l'intérieur du véhicule.

Les fenêtres et les portes doivent fermer hermétiquement et causer le moins de bruit possible pendant la marche du véhicule.

9. *Marche-pieds.*

Aux issues à l'usage normal des voyageurs, des marche-pieds facilement accessibles doivent être aménagés, si le plancher se trouve à plus de 45 cm au-dessus du sol.

10. *Portières et issues de secours.*

Les autobus et autocars doivent être pourvus de trois issues au moins praticables en toute circonstance, dont deux à l'avant et une à l'arrière, au fond ou dans la paroi latérale.

Les autobus et autocars jusqu'à 24 places assises entières, y compris le siège du conducteur, doivent être pourvus au moins d'une portière et de deux issues de secours. Cette portière doit se trouver dans la face latérale droite du véhicule.

Les autobus et autocars de plus de 24 places assises entières doivent être pourvus d'au moins deux portières à l'usage normal des voyageurs et d'une ou de plusieurs issues de secours. Ces deux portières doivent se trouver dans la face latérale droite du véhicule.

Il ne peut exister aucune portière à l'usage normal des voyageurs dans la face latérale gauche du véhicule.

Le conducteur d'un autobus et d'un autocar doit avoir, à partir de sa position de conduite normale, soit directement, soit moyennant des dispositifs visuels indirects, une vue dégagée sur les zones à l'extérieur du véhicule en proximité immédiate des portières à l'usage normal. Pour les autobus articulés et les autocars articulés, la prédite vue dégagée est requise en position alignée du véhicule.

Le conducteur doit disposer d'une portière d'accès à son siège, lorsqu'il lui est difficile d'atteindre son siège en passant par une portière à l'usage normal des voyageurs. La portière à l'usage du conducteur doit être à commande manuelle et permettre un accès aisé à son siège. Cette portière ne doit pas servir à l'usage normal des voyageurs.

Les portières à l'usage normal des voyageurs doivent offrir un passage libre minimum de 60 cm de largeur et de 160 cm de hauteur. Des mains courantes ou d'autres moyens appropriés pour faciliter la montée ou la descente des voyageurs doivent être prévus à l'endroit des portières. Des marchepieds facilement accessibles doivent être aménagés, si le plancher se trouve à plus de 45 cm au-dessus du sol. Toutefois, pour les autocars, il suffit que les portières à l'usage normal des voyageurs aient une hauteur d'au moins 150 cm.

Si un autobus ou autocar servant au transport d'élèves est muni d'une portière dans la face arrière, cette portière ne doit s'ouvrir que de l'extérieur, à moins que son ouverture ne soit commandée depuis le siège du conducteur.

11. *Inscriptions.*

Les issues de secours doivent porter à l'intérieur l'inscription «sortie de secours» et à l'extérieur, lorsqu'il s'agit d'une portière, l'inscription «entrée interdite» .

De même, les trappes d'évacuation aménagées dans la toiture du véhicule, qui tiennent lieu d'issue de secours et qui ne doivent être utilisées qu'en cas d'accident ou de danger imminent, doivent être signalées par l'inscription «Sortie de secours» .

Chaque véhicule doit porter à l'intérieur en chiffres de 5 cm de hauteur au moins, l'inscription du nombre de places autorisé, tant assises que debout.

Les autobus doivent porter en outre les inscriptions «défense de fumer» et «défense de s'entretenir avec le conducteur tant que le véhicule est en marche» . Les occupants sont tenus de se conformer à ces inscriptions qui peuvent être faites en langue française ou allemande.

12. *Places pour voyageurs.*

Les places pour voyageurs et, le cas échéant, l'emplacement réservé aux colis et bagages doivent être disposés de façon qu'aucun essieu n'ait à supporter une charge supérieure à celle qui est indiquée par le constructeur. Pour le calcul de la charge, le poids de chaque personne pouvant être transportée, y compris le conducteur, est fixé à 65 kg.

Jusqu'au 8 mai 2008, les enfants de moins de 12 ans dont la taille n'atteint pas 150 cm sont considérés comme occupant 2/3 de place dans le calcul du nombre de personnes admissibles, sans préjudice des dispositions de l'article 160bis.

13. *Places assises.*

Les sièges destinés aux voyageurs doivent être fixés de façon à ne pouvoir se déplacer en cours de route. Le siège doit avoir une largeur minimum de 40 cm par personne. Les sièges placés dans le même sens doivent avoir leurs dossiers écartés l'un de l'autre d'au moins 70 cm. Les sièges disposés vis-à-vis doivent avoir leurs dossiers écartés à la partie supérieure d'au moins 1,15 m.

Les strapontins qui équipent les autocars doivent pouvoir se lever automatiquement et rester dans cette position.

L'installation de strapontins dans le couloir des véhicules M2 et M3 est interdite.

14. *Places debout:*

Des places debout ne sont autorisées qu'à des endroits où la hauteur entre le plancher et le plafond est d'au moins 180 cm.

Le nombre de places debout est limité au quotient de la surface utile libre de la partie du plancher qui répond à l'exigence de l'alinéa précédent, exprimée en m², par 0,15, à condition que ni la masse maximale autorisée du véhicule, ni celle sur un de ses essieux ne soit dépassée.

Jusqu'au 8 mai 2008, les enfants de moins de 12 ans dont la taille n'atteint pas 150 cm sont considérés comme occupant 2/3 de place dans le calcul du nombre de personnes admissibles.

15. *Couloir.*

Le couloir doit avoir une largeur de 30 cm au moins.

16. *Aération.*

L'aération doit être assurée soit par des panneaux aménagés à la partie supérieure des parois latérales de la caisse, soit par des ventilateurs appliqués au dais ou des vitres coulissantes, soit par ces moyens combinés

17. *Chauffage.*

Les autobus et autocars doivent être pourvus d'un système de chauffage en bon état de fonctionnement, qui doit offrir toutes les garanties de sécurité et de salubrité.

Pour le véhicule qui est équipé d'un moteur à essence ou alimenté en gaz liquéfié, une installation de chauffage par gaz d'échappement n'est pas admise.

Pour le véhicule qui est équipé d'un moteur diesel, toutes dispositions doivent être prises pour qu'en aucun cas les gaz d'échappement ne puissent pénétrer dans le compartiment réservé aux voyageurs et au conducteur.

En aucun cas, le chauffage ne peut être réalisé par une flamme dont l'air de combustion est pris à l'intérieur du véhicule.

18. *Vitres.*

Les vitres et les parois de compartimentage en verre doivent être en un produit inaltérable et non susceptible de produire des éclats coupants en cas de bris. Le pare-brise, à l'exception de l'écran dont mention au point 19, et les vitres latérales dans le rayon visuel direct du conducteur doivent par ailleurs être parfaitement transparents et les objets vus par transparence ne doivent pas apparaître déformés. Les vitres sont réputées satisfaire aux prédites exigences au cas où l'altération des propriétés optiques se limite à la zone située dans le tiers inférieur de la hauteur pour les vitres des portières à l'usage normal et à moins de la moitié de la surface des vitres latérales ne se situant pas dans le rayon visuel du conducteur.

Les vitres marquées comme issues de secours en vertu des dispositions des points 10 et 11 doivent avoir une surface minimale de 400.000 mm² avec la possibilité d'y inscrire un rectangle mesurant 500 mm sur 700 mm.

Dans le cas d'une vitre de secours située sur la face arrière du véhicule, cette vitre doit satisfaire soit aux prescriptions énoncées à l'alinéa 2 soit permettre d'y inscrire un rectangle de 350 mm en hauteur et 1550 mm en largeur, les angles de ce rectangle pouvant être arrondis jusqu'à un rayon de courbure ne dépassant pas 250 mm.

En cas d'apposition de films en plastique sur une vitre marquée comme issue de secours une zone contiguë d'une dimension minimale non recouverte par ledit film doit être respectée en vertu des dispositions des alinéas 2 et 3.

À moins d'être sectionné dans la zone de jonction, un tel film en plastique ne doit pas déborder sur la carrosserie de l'autobus ou de l'autocar.

19. *Cabine et siège du conducteur.*

Le siège du conducteur, séparé autant que possible des sièges des voyageurs, doit être établi de manière à rendre la conduite aisée. Le champ de vision du conducteur doit satisfaire aux exigences du dernier alinéa du paragraphe 2. de l'article 46 ainsi qu'à celles du point 32. La cabine doit être munie d'un écran pour que le conducteur ne puisse pas être gêné par le soleil.

20. *Eclairage.*

L'éclairage intérieur obligatoire en cas d'arrêt doit comprendre:

1° une lampe à proximité des portières d'entrée et de sortie, éclairant les marchepieds;

2° un éclairage des compartiments suffisant pour éclairer toutes les places et les couloirs. L'éclairage doit être électrique.

En plus de l'éclairage désigné ci-dessus, chaque véhicule doit être équipé d'une lampe portative de secours au moins. Il peut être muni d'un ou de deux feux blancs servant à éclairer les indications relatives à l'itinéraire ou à la destination.

21. *Batteries d'accumulateurs.*

La batterie d'accumulateurs doit être fixée en un endroit qui, séparé du compartiment destiné aux voyageurs par une paroi parfaitement étanche, présente des ouvertures d'aération vers l'extérieur. Elle doit être aisément accessible.

22. *Extincteurs:*

Un extincteur d'incendie portatif d'une contenance minimum de 6 kg doit être placé à portée du conducteur. Un deuxième extincteur portatif de même contenance doit se trouver à l'arrière du véhicule à un endroit où il est parfaitement visible et facilement accessible.

Ces extincteurs doivent répondre aux exigences du paragraphe M) de l'article 49.

23. *Coffret de secours:*

Chaque véhicule doit être muni d'un coffret de secours, contenant des objets et produits pharmaceutiques nécessaires aux premiers soins en cas d'accident.

24. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 25 juillet 2015)

25. *Conducteur.*

Le conducteur doit constamment prêter toute son attention à la conduite du véhicule. Il lui est interdit de s'entretenir avec les voyageurs tant que le véhicule est en marche.

26. Remorque.

- a) L'autorisation de traîner au moyen d'un autobus ou autocar une remorque destinée au transport de personnes n'est délivrée que pour les types de véhicules tracteurs dont le châssis a été spécialement calculé et construit dans ce but.

La demande en autorisation, présentée par le propriétaire, doit être accompagnée d'une note descriptive contenant les données techniques du châssis du véhicule tracteur et d'un certificat indiquant les données essentielles en fonction desquelles le châssis et les attaches entre le véhicule tracteur et la remorque ont été calculés et réalisés. Ces deux pièces doivent émaner du constructeur du châssis.

Toute transformation du châssis tendant à obtenir une augmentation du poids total maximum autorisé est subordonnée au consentement préalable du constructeur du châssis, sous peine d'annulation de l'autorisation de remorquage. Le certificat attestant ce consentement doit parvenir au Ministre des Transports avant la remise en service du véhicule transformé.

Le moteur doit avoir une puissance suffisante pour permettre le démarrage du véhicule tracteur avec sa remorque chargée dans une montée de 12% .

- b) La remorque doit être fixée au véhicule tracteur au moyen de deux attaches indépendantes, capables d'assurer chacune le remorquage et la direction de la remorque de telle sorte que celle-ci suive en toute circonstance la trajectoire du véhicule tracteur.

Ces deux attaches doivent supporter un freinage sur une pente de 12%, la remorque étant chargée jusqu'à concurrence du poids total maximum autorisé. Un dispositif spécial doit empêcher les attaches de former béquille en cas de rupture.

- c) La remorque doit être munie d'un dispositif permettant aux voyageurs de donner un signal d'avertissement au conducteur du véhicule tracteur.
- d) La remorque doit comporter un dispositif de freinage agissant sur toutes les roues, actionné par le conducteur du véhicule tracteur et mettant en œuvre un servo-frein. Ce dispositif doit provoquer le freinage automatique en cas de rupture de l'attache.

La remorque doit être pourvue d'un second dispositif de freinage à commande à main permettant de l'immobiliser sur une pente de 12%.

Des places debout ne peuvent être autorisées dans une remorque à personnes que si soit de telles places sont prévues dans le certificat de conformité de la remorque délivré sur base d'une homologation européenne, soit un Service Technique agréé ou notifié dans un Etat de l'Espace économique européen ou de la Suisse a certifié que l'aménagement de places debout dans la remorque en question est sans risque quant à la sécurité de celle-ci et a spécifié le nombre maximal de places debout pouvant être autorisées dans la remorque.

27. Cahier des charges.

~~Les propriétaires et conducteurs d'autobus doivent observer en outre les prescriptions du cahier des charges attaché à la concession.~~

Les propriétaires, les titulaires d'un certificat d'immatriculation et les conducteurs d'autobus doivent observer en outre les prescriptions du cahier des charges attaché à la concession.

28. Dispenses:

~~Le Ministre des Transports peut délivrer des autorisations individuelles pour le maintien en service d'autobus et d'autocars ne répondant pas à toutes les prescriptions techniques du présent article et fixer~~

~~les conditions spéciales à observer par les propriétaires et conducteurs de ces véhicules pour garantir la sécurité de la circulation routière.~~

Le ministre peut délivrer des autorisations individuelles pour le maintien en service d'autobus et d'autocars ne répondant pas à toutes les prescriptions techniques du présent article et fixer les conditions spéciales à observer par les propriétaires, les titulaires d'un certificat d'immatriculation et les conducteurs de ces véhicules pour garantir la sécurité de la circulation routière.

29. *Suspension:*

Des dispositifs doivent être prévus pour qu'en cas de bris de la lame maîtresse d'un ressort avant, ni la direction, ni le freinage n'en soient affectés.

30. *Réservoirs à air:*

Les appareils auxiliaires fonctionnant au moyen d'air comprimé doivent être équipés d'un dispositif de fermeture, se trouvant le plus près possible de l'entrée du circuit de dérivation vers les appareils auxiliaires.

31. *Boîte de vitesses:*

La poignée du levier de changement de vitesse ne doit, dans la position la plus défavorable, se trouver ni à plus de 65 cm latéralement du centre du volant de direction, ni à plus de 80 cm en arrière de ce centre, étant entendu qu'en aucun cas la poignée du levier ne doit se trouver derrière le siège du conducteur.

32. *Champ de vision du conducteur.*

Sans préjudice des dispositions du dernier alinéa du paragraphe 2. de l'article 46 et du 1^{er} paragraphe de l'article 48, le champ de vision vers l'avant d'un autobus et d'un autocar doit être conçu de façon à permettre au conducteur, soit directement, soit moyennant des dispositifs visuels indirects, d'apercevoir à partir de sa position de conduite normale, sur toute la largeur de l'autobus, une toise se trouvant à l'extérieur à une distance de 30 cm en parallèle de la face avant du véhicule, à une hauteur de 120 centimètres du sol. Cette disposition est réputée satisfaite même en cas de légère obstruction de la vue par des éléments techniques montés d'origine par le constructeur du véhicule dont notamment des essuie-glaces et des montants de l'encadrement de vitres et de portières.

Dans les mêmes conditions techniques, le champ de vision vers le côté latéral droit doit être conçu de sorte que le conducteur puisse, à partir de sa position de conduite normale, surveiller une bande extérieure au sol d'une largeur d'un mètre, adjacente à l'autobus ou à l'autocar et parallèle à sa médiane. La prédite zone est toutefois limitée à un mètre vers l'avant et à quatre mètres vers l'arrière, ces deux distances étant évaluées par rapport à la position de conduite normale du conducteur.

Tout autobus et tout autocar qui est couvert par une réception CEE délivrée sur base des dispositions de la directive modifiée 2007/46/CE précitée est réputé satisfaire aux prescriptions des chiffres 1. à 21., 29., 30. et 31. de l'alinéa précédent.

«Voitures de location avec chauffeur et location de voitures sans chauffeur»

Art. 55. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

Art. 56. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 23 juillet 2016)

Art. 56bis.

1. Sans préjudice des autres dispositions du présent arrêté grand-ducal et sans égard au fait qu'ils soient affectés au transport rémunéré de passagers ou au transport gratuit de passagers, les voitures de location doivent être pourvues d'un tableau qui répond aux conditions suivantes:

- 1° être de nature fixe;
- 2° être apposé dans l'habitacle, à portée de vue des passagers;
- 3° avoir au moins une largeur de 150 mm et une hauteur de 100 mm; 4° indiquer en caractères bien lisibles:
 - a) le nombre de places réglementaires;
 - b) la mention indiquant que le véhicule est une «voiture de location, non soumise aux dispositions légales et réglementaires régissant le service des taxis»;
 - c) le cas échéant, la mention indiquant que le transport dans le véhicule est soumis à paiement.

Les conditions sous 4° a) et 4° c) ne sont pas requises pour les véhicules immatriculés pour la première fois en tant que voiture de location avant le 1^{er} février 2005.

Le tableau peut en outre indiquer le nom ou la désignation de l'entrepreneur ou de l'entreprise de transport ainsi que son ou leur adresse d'établissement.

2. Il est interdit aux conducteurs de voitures de location avec chauffeur:

- a) de rechercher des voyageurs par paroles ou par gestes,
- b) de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les agents de la «Police grand-ducale»;
- c) de réclamer un prix supérieur à celui du tarif autorisé. Il n'est rien dû pour le temps d'arrêt en cas de panne.

La voiture de location avec chauffeur ne peut être mise à disposition du client qu'en vertu d'un contrat écrit signé préalablement à la prise en charge des voyageurs, contenant au moins les mentions suivantes: coordonnées du transporteur et du client, objet du contrat avec la mention expresse de la durée du transport qui doit être d'au moins une heure, prix et date de la signature. Le conducteur doit exhiber sur réquisition des membres de la Police grand-ducale et des fonctionnaires de l'Administration des Douanes et Accises, chargés de l'exécution de la législation applicable aux services des taxis, pour la voiture de location avec chauffeur qu'il met à disposition d'un client, un exemplaire du contrat signé avec ce client.

Les conducteurs de voitures de location avec chauffeur sont tenus de délivrer, à la demande du voyageur, un reçu qui doit comporter au moins les mentions suivantes : nom du transporteur, date, numéro d'immatriculation du véhicule, prix payé, nom et signature du conducteur du véhicule.

Les conducteurs de voitures de location avec chauffeur peuvent refuser de transporter des objets de nature à dégrader le véhicule.

Les conducteurs de voitures de location avec chauffeur et d'ambulances sont obligés de conduire les voyageurs à destination par le chemin le plus court, sauf dans le cas où le voyageur en indique un autre.

Art. 56ter.

~~Les propriétaires et les conducteurs sont responsables de l'observation de l'article 56bis.~~

Les propriétaires, les titulaires d'un certificat d'immatriculation et les conducteurs sont responsables de l'observation de l'article 56bis.

Art. 57.

Les véhicules destinés à la location sans chauffeur ne sont pas soumis aux dispositions des articles 56bis et 56ter.

Toute personne qui est autorisée à donner en location à des tiers des véhicules automoteurs immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg ou qui donne en location des véhicules importés temporairement au Grand-Duché de Luxembourg sous immatriculation étrangère est obligée de tenir un livre de location comprenant les colonnes suivantes:

I. Locataire:

1. Nom et prénoms.
2. Adresse exacte.
3. Profession.
4. Lieu et date de naissance.
5. Nationalité.
6. Pièces d'identité.
7. Date, numéro et catégorie du permis de conduire.
8. Autorité qui a délivré le permis de conduire.

II. Véhicule:

9. Numéro d'immatriculation.
10. Date et heure de sortie.
11. Date et heure de rentrée.
12. Kilomètres parcourus.

Les colonnes 1 à 10 doivent être remplies avant la sortie du véhicule et les colonnes 11 et 12 immédiatement après sa rentrée.

«XIIIe section.– (...)

Art. 58. (...)

Art. 59. (...)

Art. 60. (...)

Art. 61. (...)

Chapitre IV.- Documents de bord

I^{re} section.– (...)

A.– (...)

Art. 62. (...)

B.– (...)

Art.63. (...)

Art. 63bis. (...) (*Abrogé par le règl.g.-d.du 21 mars 1985*)

C.- (...)

Art.64. (...)

D.– (...)

Art.65. (...)

Art.66. (...)

Art.67. (...)

E.– (...)

Art.68. (...)

Art.69. (...)

1^{ère} section . – Des documents de bord

Art. 70.

Tout conducteur d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg doit exhiber sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière, pour le véhicule conduit et, en cas de conduite d'un ensemble de véhicules couplés, pour chacun des véhicules de cet ensemble, ceux des documents suivants qui sont requis en vertu du présent arrêté grand-ducal :

- 1° son permis de conduire ou son certificat d'apprentissage valable pour la conduite du véhicule conduit ou de l'ensemble de véhicules couplés conduit;
- 2° pour le titulaire d'un permis de conduire des catégories A2, A ou B qui se trouve en période de stage, le carnet de stage visé au paragraphe 1. de l'article 83;
- 3° pour le conducteur soumis à une période probatoire en application des dispositions de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le carnet de période probatoire visé au paragraphe 4. de l'article 83;
- 4° a) soit la partie I du certificat d'immatriculation, soit un certificat d'identification, sauf dans les trois cas particuliers suivants:
 1. pour un véhicule qui a été mis en circulation sur la voie publique dans les conditions visées à l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, soit le certificat d'identification relatif au numéro de plaque rouge concerné, soit la demande en vue de l'immatriculation du véhicule, dûment complétée et signée et accompagnée des pièces justificatives requises en vertu des dispositions de l'article 11 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;
 2. pour un ensemble de véhicules couplés muni d'une seule paire de plaques rouges, seul le certificat d'identification relatif à cette paire de plaques rouges est requis;
 3. pour un véhicule dont la partie I du certificat d'immatriculation a fait l'objet d'un vol, la partie II du certificat d'immatriculation peut tenir lieu de la partie I volée du certificat d'immatriculation pendant le mois suivant la date à laquelle une déclaration quant au vol de la partie I du certificat d'immatriculation a été faite auprès des forces de l'ordre, et à condition pour le conducteur du véhicule en question de pouvoir exhiber, ensemble avec la partie II du certificat d'immatriculation, une copie de ladite déclaration de vol;
- b) Pour tout véhicule immatriculé à partir du 1^{er} février 2016, l'original ou une copie certifiée conforme par la SNCA du ou des certificats de conformité européens, pour autant que le véhicule concerné en soit couvert;
- 5° pour le véhicule conduit, une attestation d'assurance répondant aux dispositions de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, établie suivant un modèle approuvé par le Gouvernement et certifiant que la responsabilité civile à laquelle peut donner lieu le véhicule ou l'ensemble de véhicules couplés conduit est couverte par un contrat d'assurance en cours de validité; à l'état détaché, toute remorque doit être couverte par une attestation d'assurance en cours de validité à part ;

6° pour tout véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers, une vignette fiscale en cours de validité et, lorsqu'il s'agit d'un véhicule automoteur bénéficiant du régime fiscal prévu par les dispositions légales et réglementaires fixant la taxe pour certaines catégories de véhicules routiers à usage nécessairement limité, outre la vignette fiscale, un volet valable de la feuille du carnet de contrôle dûment rempli pour la journée d'utilisation du véhicule en question;

7°a) pour tout véhicule soumis au contrôle technique périodique, «un certificat de contrôle technique en cours de validité conformément à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques», à moins, pour le véhicule en question, de se trouver soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt et un atelier en vue d'y subir une réparation, un aménagement technique ou une inspection, soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt ou entre l'atelier visé ci-avant et un centre de contrôle technique ou tout autre lieu en vue d'y être soumis à un contrôle technique;

b) pour tout véhicule non soumis au contrôle technique périodique, une vignette de conformité en cours de validité, ~~apposée sur le véhicule de façon à assurer en toute circonstance sa visibilité et sa lisibilité;~~

c) le cas échéant, pour tout véhicule soumis au contrôle technique routier, le rapport du dernier contrôle technique routier.

8° pour tout véhicule qui, dans les conditions prévues au paragraphe 2 de l'article 5 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, a subi une modification ou transformation de nature à modifier une des caractéristiques techniques figurant sur son procès-verbal de réception ou sur son certificat de conformité, l'attestation de modification ou de transformation visée à l'article précité;

9° pour tout véhicule destiné au transport de marchandises dangereuses par route, les documents requis en vertu du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur le transport par route de marchandises dangereuses;

10° pour tout véhicule destiné au transport de denrées périssables, les documents requis en vertu de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP);

11° le cas échéant, la carte de qualification de conducteur ou le document en tenant lieu, requis en vertu du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement;

12° les autorisations spéciales délivrées par le ministre ~~ayant les Transports dans ses attributions.;~~

~~13° le cas échéant, le rapport technique établi par un service technique dans le cadre d'une réception nationale ou d'une réception nationale individuelle, ainsi que la fiche de réception établie par la SNCA.~~

Les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas applicables au conducteur d'un tracteur ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la traction est assurée par un tracteur, lorsqu'il circule dans un rayon de 10 km du lieu d'entrepôt normal de ce tracteur. Sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation routière, le conducteur doit toutefois présenter, soit à son domicile, soit au lieu d'entrepôt du tracteur, tous les documents de bord prescrits.

~~Lorsqu'un document de bord ou une vignette a été endommagé, détruit, perdu ou volé ou qu'il est devenu illisible, le propriétaire, le détenteur ou le conducteur du véhicule concerné doit sans délai pourvoir à son remplacement.~~

~~Lorsqu'un document de bord ou une vignette a été endommagé, détruit, perdu ou volé ou qu'il est devenu illisible, le propriétaire, le détenteur, le titulaire du certificat d'immatriculation ou le conducteur du véhicule concerné doit sans délai pourvoir à son remplacement.~~

Lors d'un contrôle réalisé par les agents de la Police grand-ducale ou les agents de l'Administration des douanes et

accises, toute information obtenue par la consultation d'une base de données contenant des informations relatives aux documents de bord obligatoires, conformément à l'alinéa 1^{er}, prévaut sur l'information contenue dans le document exhibé par le conducteur, si une contradiction est révélée entre l'information contenue dans le document et l'information fournie par la consultation électronique.

Art. 71.

Tout militaire qui conduit un véhicule automoteur de l'Armée, doit exhiber sur réquisition:

- 1° son permis de conduire militaire valable pour le véhicule conduit;
- 2° la fiche caractéristique du véhicule

Toutefois, si le véhicule automoteur de l'armée est conduit par un conducteur civil, celui-ci doit être titulaire d'un permis de conduire valable conforme aux prescriptions des articles 75 et 83. Le conducteur doit exhiber ce permis de conduire sur réquisition.

II^e section. – Du permis de conduire et des conditions à remplir par les conducteurs

A. – Les conducteurs

Art. 72.

1. Tout véhicule ou ensemble de véhicules couplés en mouvement doit avoir un conducteur. Toutefois, si l'ensemble des véhicules couplés est composé de deux véhicules automoteurs, le véhicule remorqué doit avoir également un conducteur, à moins que la direction du véhicule remorqué ne soit assurée par le véhicule tracteur.

2. Tout conducteur doit avoir les qualités morales ainsi que les connaissances et l'habileté nécessaires pour conduire un véhicule ou un animal sur la voie publique. » Il doit être constamment en mesure d'effectuer toutes les manoeuvres qui lui incombent et avoir constamment le contrôle du véhicule qu'il conduit.

3. Sans préjudice du Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement 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 et notwithstanding les dérogations prévues à son article 3, il est interdit à tout conducteur de conduire pendant plus de neuf heures au cours de toute période de vingt-quatre heures ou de conduire endéans les quatre heures qui précèdent ou les huit heures qui suivent son tour de service dans sa profession principale:

- a) un taxi ou une voiture de location;
- b) un véhicule automoteur servant à l'enseignement de l'art de conduire ou à la réception de l'examen pratique.

Après un temps de conduite de quatre heures et demie, le conducteur d'un des véhicules cités ci-avant doit observer une pause ininterrompue d'au moins quarante-cinq minutes.

Cette pause peut être remplacée par une pause d'au moins quinze minutes suivie d'une pause d'au moins trente minutes réparties au cours de la période de manière à se conformer aux dispositions de l'alinéa précédent.

Pour l'application des prescriptions du présent article, les temps de conduite des véhicules cités sous a) et b) ainsi que ceux visés par le règlement (CE) n° 561/2006 précité et l'article 3, paragraphe 1, du règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement 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 et du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route sont additionnés.

4. Il est interdit aux conducteurs des véhicules automoteurs énumérés au paragraphe 3 ainsi qu'aux conducteurs d'autobus, d'autocars, de camions et de tracteurs de semi-remorques de consommer des boissons alcooliques pendant la durée de leur service.

~~5. Pareillement, il est interdit à tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule de faire ou de laisser conduire un véhicule par une personne ne répondant pas aux conditions du présent article.~~

5. Pareillement, il est interdit à tout propriétaire, détenteur ou titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule de faire ou de laisser conduire un véhicule par une personne ne répondant pas aux conditions du présent article.

Art. 73.

Il est interdit aux enfants qui ne sont pas âgés de 10 ans au moins de conduire un véhicule, un attelage, un animal ou un troupeau sur la voie publique.

Toutefois, peuvent conduire un cycle, à l'exception du cycle électrique et du micro-véhicule électrique,

- 1° les enfants âgés de moins de 10 ans, lorsqu'ils sont accompagnés par une personne âgée de 15 ans au moins ;
- 2° les enfants âgés de 6 ans au moins sur les pistes cyclables et les pistes cyclables conseillées ou lorsqu'ils se rendent à l'école ou en reviennent.

Il est interdit aux propriétaires de véhicules, d'attelages, d'animaux ou de troupeaux de les laisser conduire par des enfants qui ne remplissent pas les conditions prévues aux alinéas 1 et 2.

Nul ne peut conduire sur la voie publique un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés, s'il ne remplit pas les conditions requises pour la délivrance de la catégorie correspondante du permis de conduire, prévues à l'article 76.

En outre, il est interdit de conduire sur la voie publique:

A) aux personnes qui ne sont pas âgées de 16 ans au moins:

1. un tracteur dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h,»
2. une machine automotrice dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h et dont la masse à vide ne dépasse pas 600 kg;

B) aux personnes qui ne sont pas âgées de 18 ans au moins:

1. un taxi, sans préjudice des dispositions de l'article 56,
2. un tracteur,
3. une machine automotrice dont la vitesse maximale par construction dépasse 25 km/h ou dont la masse à vide dépasse 600 kg,
4. un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés destiné au transport de choses dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 7 .500 kg;

C) aux personnes qui ne sont pas âgées de 21 ans au moins:

- un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés destiné au transport de choses dont la masse maximale autorisée dépasse 7 .500 kg.

Art. 74.

1. Tout conducteur d'un véhicule routier ou d'un ensemble de véhicules routiers couplés doit être titulaire d'un permis de conduire ou détenir un certificat d'apprentissage établi à son nom, valable pour la conduite du véhicule ou de l'ensemble de véhicules couplés qu'il conduit.

La disposition de l'alinéa précédent ne s'applique toutefois pas aux conducteurs

- d'un attelage de bêtes de trait;
- d'un véhicule équipé d'un moteur ou d'un ensemble de véhicules équipé d'un moteur destiné à être conduit par un ou plusieurs piétons;
- d'un cycle, d'un cycle à pédalage assisté ou d'un cycle électrique; que ceux-ci tirent ou non un véhicule traîné.

2. Sans préjudice des dispositions des paragraphes 1. et 2. de l'article 84, le conducteur qui a sa résidence normale au Luxembourg doit être titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois.

3. Si un membre de la «police grand-ducale qui se trouve dans l'exercice de ses fonctions et agit dans l'intérêt de la sécurité de la circulation, procède au déplacement d'un véhicule sur la voie publique, il suffit qu'il soit titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B.

4. Au moment de l'échéance de la durée de validité, de la perte ou du vol d'un permis de conduire établi au nom d'un titulaire qui n'a plus sa résidence normale au Luxembourg, le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut délivrer à la personne concernée un certificat attestant les droits de conduire de cette dernière, en vue de l'échange du permis luxembourgeois contre un permis du pays de sa nouvelle résidence normale.

B. – Le permis de conduire et ses subdivisions

Art. 75.

1. Nul ne peut détenir plus d'un permis de conduire. Tout établissement d'un nouveau permis comporte l'obligation pour l'intéressé de remettre le ou les permis valables ou périmés qu'il détient le cas échéant.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut à tout moment vérifier si l'intéressé détient déjà un permis de conduire.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut à tout moment vérifier si les permis de conduire utilisés pour conduire un véhicule ou ensemble de véhicules couplés sur les voies publiques luxembourgeoises sont en cours de validité. Cette prérogative vaut également pour les permis présentés à l'échange, à la transcription ou à l'enregistrement.

2. Les permis de conduire délivrés à partir du 19 janvier 2013 sont conformes au modèle communautaire défini à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006, relative au permis de conduire.

Le signe distinctif du Grand-Duché de Luxembourg figure dans l'emblème dessiné à la page 1 du modèle communautaire de permis de conduire.

Les mentions additionnelles et restrictives éventuelles relatives au droit de conduire sont attestées moyennant l'apposition sur le permis de conduire de la personne concernée de codes communautaires harmonisés prévus à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée précitée, ou de codes nationaux arrêtés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

3. Les permis de conduire délivrés entre le 1^{er} octobre 1996 et le 18 janvier 2013 sont conformes à l'un des modèles communautaires respectivement définis aux Annexes I et Ibis de la directive 91/439/CEE modifiée du Conseil, du 29 juillet 1991, relative au permis de conduire.

Le signe distinctif du Grand-Duché de Luxembourg figure dans l'emblème de la première page du permis.

4. Les permis de conduire délivrés entre le 1^{er} janvier 1986 et le 30 septembre 1996 sont conformes au modèle de l'Annexe I de la Première directive 80/1263/CEE du Conseil du 4 décembre 1980 relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire.

5. Les permis de conduire qui ont été délivrés avant le 1^{er} janvier 1986 et les permis de conduire correspondant à des catégories qui ne sont pas prévues par les directives communautaires précitées portent un numéro d'ordre, la

signature du ministre des Transports ou de son délégué ainsi que la signature du titulaire. Ils reproduisent les indications suivantes: nom, prénoms, lieu et date de naissance, date de la première délivrance, date de la fin de validité et catégories pour lesquelles il est valable. En outre, ils sont munis de la photographie du titulaire et peuvent porter des mentions spéciales.

6. A partir du 19 janvier 2033, tous les permis de conduire délivrés ou en circulation doivent être conformes au modèle communautaire défini à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006, relative au permis de conduire.

Art. 76.

Sans préjudice des prescriptions des articles 76b/s, 76ter, 86 et 176, le permis de conduire comprend les catégories suivantes:

1. La catégorie AM

La catégorie AM autorise la conduite de cyclomoteurs et de quadricycles légers.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie AM est fixé à 16 ans.

2. La catégorie A1

La catégorie A1 autorise la conduite de motocycles légers et de tricycles d'une puissance ne dépassant pas 15 kW. L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie A1 est fixé à 16 ans.

3. La catégorie A2

La catégorie A2 autorise la conduite de motocycles d'une puissance maximale de 35 kW qui présentent un rapport puissance/poids ne dépassant pas 0,2 kW/kg et qui ne sont pas dérivés d'un véhicule développant plus du double de sa puissance.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie A2 est fixé à 18 ans.

4. La catégorie A

La catégorie A autorise la conduite de motocycles et de tricycles.

L'âge minimum pour la conduite de motocycles de la catégorie A est fixé à 20 ans. Par ailleurs un minimum de deux ans d'expérience préalable de conduite d'un motocycle de la catégorie A2 est requis.

L'âge minimum pour la conduite de tricycles de la catégorie A est de 21 ans.

5. La catégorie B

La catégorie B autorise la conduite de véhicules automoteurs, autres que les motocycles, les tracteurs et les machines automotrices, dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 .500 kg et conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur.

Aux véhicules correspondant à la catégorie B peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg peut être attelée aux véhicules correspondant à la catégorie B, sous réserve que la masse maximale autorisée de cet ensemble ne dépasse pas 4 .250 kg. Si la masse maximale autorisée de cet ensemble dépasse 3 .500 kg, le titulaire de cette catégorie du permis de conduire doit avoir participé avec succès au cours de formation dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. Cette formation est attestée moyennant l'apposition sur le permis de conduire du code communautaire 96, prévu à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée, précitée.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie B est de 18 ans.

6. La catégorie BE

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, la catégorie BE autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B ainsi

que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 3 .500 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie BE est de 18 ans.

7. La catégorie C1

La catégorie C1 autorise la conduite de véhicules automoteurs autres que ceux des catégories D1 ou D dont la masse maximale autorisée excède 3 .500 kg sans dépasser 7 .500 kg et qui sont conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum, outre le conducteur. Aux véhicules automoteurs de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie C1 est de 18 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Lorsque la catégorie C1 du permis de conduire est limitée à la conduite de véhicules de la catégories C1 qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, cette restriction est mentionnée moyennant l'apposition sur le permis de conduire du code communautaire 97, prévu à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée, précitée.

8. La catégorie C1E

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, la catégorie C1 autorise la conduite:

- d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C1 ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 .000 kg;
- d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie B et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 3 .500 kg, sous réserve que la masse maximale autorisée de l'ensemble n'excède pas 12 .000 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie C1E est de 18 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

Lorsque la catégorie C1E du permis de conduire est limitée à la conduite de véhicules de la catégories C1E qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, cette restriction est mentionnée moyennant l'apposition sur le permis de conduire du code communautaire 97, prévu à l'Annexe I de la directive 2006/126/CE modifiée, précitée.

9. La catégorie C

La catégorie C autorise la conduite de véhicules automoteurs autres que ceux des catégories D1 ou D, dont la masse maximale autorisée excède 3 .500 kg et qui sont conçus et construits pour le transport de huit passagers au maximum outre le conducteur. Aux véhicules automoteurs de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie C est de 21 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

10. La catégorie CE

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, la catégorie CE autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie CE est de 21 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

11. La catégorie D1

La catégorie D1 autorise la conduite de véhicules automoteurs conçus et construits pour le transport de 16 passagers au maximum, outre le conducteur, et ayant une longueur maximale de 8 mètres. Aux véhicules automoteurs de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur de la catégorie D1 est de 21 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

12. La catégorie D1E

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, la catégorie D1E autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D1 et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie D1E est de 21 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

La remorque d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie D1E ne peut pas servir au transport de personnes.

13. La catégorie D

La catégorie D autorise la conduite de véhicules automoteurs conçus et construits pour le transport de plus de huit passagers, outre le conducteur. Aux véhicules automoteurs de cette catégorie peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée n'excède pas 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur correspondant à la catégorie D est de 24 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

14. La catégorie DE

Sans préjudice des dispositions relatives aux règles d'homologation des véhicules concernés, la catégorie DE autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la masse maximale autorisée excède 750 kg.

L'âge minimum pour la conduite d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie DE est de 24 ans, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

15. La catégorie F

La catégorie F autorise la conduite de tracteurs et de machines automotrices d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12 000 kg.

Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie F ainsi qu'aux machines automotrices d'une

masse maximale autorisée ne dépassant pas 12 000 kg peuvent être attelés une remorque ou un ou plusieurs véhicules traînés.

L'âge minimum pour la conduite d'un véhicule automoteur ou d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie F est de 16 ans, sans préjudice des dispositions de l'article 73 relatives à l'âge minimal prescrit pour conduire un véhicule automoteur ou un ensemble de véhicules couplés sur la voie publique.

Par dérogation à ce qui précède, la catégorie F est également valable pour la conduite de machines automotrices d'une masse maximale autorisée supérieure à 12 000 kg à condition que :

- 1° le conducteur soit âgé d'au moins 18 ans,
- 2° la vitesse maximale autorisée soit limitée à 25 km/h,
- 3° la conduite soit limitée aux alentours du chantier pour effectuer des travaux ou transporter du matériel ou de l'équipement requis dans le cadre du chantier.

16. Dispositions diverses

16.1. Pour l'obtention des catégories C, C1, D et D1 du permis de conduire, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance de la catégorie B.

Pour l'obtention des catégories BE, CE, DE, C1E ou D1E du permis de conduire, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance respectivement des catégories B, C, D, C1 ou D1.

16.2. La catégorie A est également valable pour conduire des véhicules correspondant à l'une des catégories A1, A2 ou AM.

La catégorie A2 est également valable pour conduire des véhicules correspondant à l'une des catégories A1 ou AM. La catégorie A1 est également valable pour conduire des véhicules correspondant à la catégorie AM.

16.3. La catégorie B est également valable pour conduire des véhicules correspondant aux catégories AM et F.

La catégorie B est également valable pour conduire des motocycles légers correspondant à la catégorie A1 à condition d'être titulaire du permis de conduire de la catégorie B depuis au moins deux ans et d'avoir participé avec succès au cours de formation dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La validité de la catégorie B pour la conduite des motocycles légers correspondant à la catégorie A1 est attestée moyennant l'apposition sur le permis de conduire d'un code national et est limitée au territoire du Grand-Duché.

La catégorie B est également valable pour conduire des quadricycles.

16.4. La catégorie C est également valable pour la conduite de machines automotrices d'une masse maximale autorisée supérieure à 12 000 kg.

16.5. Les catégories C et D sont valables pour conduire des véhicules correspondant respectivement aux catégories C1 et D1.

16.6. Les catégories C1E et D1E sont également valables pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant à la catégorie BE.

16.7. La catégorie CE est également valable pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant à la catégorie DE, à condition que le titulaire soit détenteur de la catégorie D. Elle est également valable pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant aux catégories BE et C1E.

16.8. La catégorie DE est également valable pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant aux catégories BE et D1E.

16.9. La catégorie F est également valable pour conduire des véhicules correspondant à la catégorie AM.

16.10. Le titulaire d'un permis de conduire qui fait l'objet d'une mesure judiciaire ou administrative limitant

la validité du permis de conduire à une ou plusieurs catégories déterminées, est seulement autorisé à conduire les véhicules rentrant dans cette ou ces catégories.

Art. 76bis.

Sans préjudice des prescriptions des articles 76ter, 86 et 176, la subdivision des permis de conduire délivrés entre le 1^{er} octobre 1996 et le 18 janvier 2013 se présente comme suit:

1. La catégorie A et ses sous-catégories:

1.1. La catégorie A autorise la conduite de motocycles avec ou sans side-car .

Elle n'est pas valable pour conduire les tricycles et les quadricycles.

1.2. La sous-catégorie A1 autorise la conduite de motocycles légers, avec ou sans side-car, pourvus d'un moteur d'une cylindrée maximale de 125 cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW.

Elle n'est pas valable pour conduire des tricycles et des quadricycles.

1.3. La sous-catégorie A2 autorise la conduite de véhicules automoteurs d'infirme.

1.4. La sous-catégorie A3 autorise la conduite de cyclomoteurs et de quadricycles légers.

1.5. Aux véhicules correspondant à la catégorie A ou à l'une de ses sous-catégories peut être attaché une remorque ou un véhicule traîné d'une masse maximale autorisée, ou à défaut, d'une masse en charge inférieure à 150 kg.

2. Les catégories B et B+E

2.1. La catégorie B autorise la conduite de véhicules automoteurs, – autres que les motocycles, les véhicules automoteurs d'infirme, les tracteurs et les machines automotrices –, qui ne comprennent pas plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur, et dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 .500 kg.

Aux véhicules correspondant à la catégorie B peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.

La catégorie B autorise également la conduite de tricycles et de quadricycles et la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur correspondant à la catégorie B et d'une remorque, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 3 .500 kg, et que celle de la remorque ne dépasse pas la masse à vide du véhicule tracteur.

2.2. La catégorie B+E autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés, composés d'un véhicule tracteur correspondant à la catégorie B et d'une remorque, lorsque la catégorie B n'autorise pas la conduite d'un tel ensemble.

3. Les catégories C et C+E et leurs sous-catégories

3.1. La catégorie C autorise la conduite de véhicules automoteurs autres que les autobus et les autocars dont la masse maximale autorisée dépasse 3 .500 kg.

Elle autorise également la conduite de machines automotrices d'une masse maximale autorisée supérieure à 12 .000 kg.

3.2. La validité de la sous-catégorie C1 est limitée à la conduite de véhicules automoteurs correspondant à la catégorie C dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 7 .500 kg.

3.3. Aux véhicules correspondant à la catégorie C ou la sous-catégorie C1 peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.

3.4. La catégorie C+E autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur correspondant à la catégorie C et d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg.

3.5 . La sous-catégorie C1+E autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés dont le véhicule

tracteur correspond à la sous-catégorie C1 et dont la remorque a une masse maximale autorisée supérieure à 750 kg sans dépasser la masse à vide du véhicule tracteur, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12 .000 kg.

4. Les catégories D et D+E et leurs sous-catégories

4.1. La catégorie D autorise la conduite d'autobus et d'autocars.

4.2. La validité de la sous-catégorie D1 est limitée à la conduite d'autocars dont le nombre de places assises, hormis celle du conducteur, n'excède pas seize.

4.3. Aux véhicules correspondant à la catégorie D ou à la sous-catégorie D1 peut être attelée une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg.

4.4. La catégorie D+E autorise la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un autobus ou d'un autocar et d'une remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 750 kg.

4.5. La validité de la sous-catégorie D1+E est limitée à la conduite d'ensembles de véhicules couplés dont le véhicule tracteur correspond à la sous-catégorie D1 et dont la remorque a une masse maximale autorisée supérieure à 750 kg sans dépasser la masse à vide du véhicule tracteur, à condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 12. 000 kg.

La remorque d'un ensemble de véhicules couplés correspondant à la sous-catégorie D1+E ne peut pas servir au transport de personnes.

5. La catégorie F

La catégorie F autorise la conduite de tracteurs et de machines automotrices d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12. 000 kg.

Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie F ainsi qu'aux machines automotrices d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 12 .000 kg peuvent être attelés une remorque ou un ou plusieurs véhicules traînés.

6. Dispositions diverses

6.1. Pour l'obtention des catégories C, C1, D et D1 du permis de conduire, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance de la catégorie B.

Pour l'obtention des catégories B+E, C+E, ou D+E ou des sous-catégories C1+E ou D1+E du permis de conduire, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance respectivement des catégories B, C, ou, D ou des sous-catégories C1 ou D1.

6.2. La catégorie A est également valable pour conduire des véhicules correspondant à l'une des sous-catégories A1, A2 ou A3.

La sous-catégorie A1 est également valable pour conduire des véhicules correspondant à l'une des sous-catégories A2 ou A3.

La sous-catégorie A3 est également valable pour conduire des véhicules correspondant à la sous-catégorie A2.

La catégorie B est également valable pour conduire des véhicules correspondant à la catégorie F ou à l'une des sous-catégories A2 ou A3.

La catégorie C+E est également valable pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant à la catégorie D+E ou à la sous-catégorie D1+E, à condition que le titulaire soit détenteur respectivement de la catégorie D ou de la sous-catégorie D1. Elle est également valable pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant à la catégorie B+E ou à la sous-catégorie C1+E.

La catégorie D+E et les sous-catégories C1+E et D1+E sont également valables pour conduire un ensemble de véhicules couplés correspondant à une autre de ces catégories ou sous-catégories à condition que le titulaire soit détenteur de la catégorie ou sous-catégorie autorisant la conduite du

véhicule tracteur d'un tel ensemble. Ces catégories et sous-catégories sont également valables pour conduire des ensembles de véhicules couplés correspondant à la catégorie B+E.

La catégorie F est également valable pour conduire des véhicules correspondant aux sous-catégories A2 et A3.

- 6.3. Le titulaire d'un permis de conduire qui fait l'objet d'une mesure judiciaire ou administrative limitant la validité du permis de conduire à une ou plusieurs catégories déterminées, est seulement autorisé à conduire les véhicules rentrant dans cette ou ces catégories.

Art. 76ter.

La subdivision des permis de conduire délivrés avant le 1er octobre 1996 se présente comme suit :

Paragraphe 1^{er}: les permis de conduire correspondant au modèle de la directive 80/1263/CEE

Sans préjudice des prescriptions des articles 86 et 176, les permis de conduire établis suivant le modèle de la directive 80/1263/CEE comprennent les catégories suivantes:

1. La catégorie A est valable pour la conduite de

- 1) motocycles avec ou sans side-car;
- 2) véhicules automoteurs d'infirme;
- 3) cycles à moteur auxiliaire.

La catégorie A sous 1) est également valable pour conduire des véhicules dont la conduite requiert la détention des catégories A sous 2) ou 3). Elle n'est pas valable pour conduire des motocoupés assimilés aux motocycles.

Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie A peut être attelée une remorque ou un véhicule traîné d'un poids total maximum autorisé, ou à défaut, d'un poids en charge inférieur à 150 kg.

2. La catégorie B est valable pour la conduite de véhicules automoteurs, autres que les motocycles, les véhicules automoteurs d'infirme, les tracteurs agricoles ou industriels et les machines automotrices, qui ne comprennent pas plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur, et dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3.500 kg.

Elle est également valable pour conduire des véhicules dont la conduite requiert la détention des catégories A sous 2) ou 3) ou F.

Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie B peut être attelée une remorque d'un poids total maximum autorisé inférieur ou égal à 750 kg, sous réserve que le poids total maximum autorisé de l'ensemble des véhicules couplés ne dépasse pas 3.500 kg.

3. La catégorie C est valable pour la conduite de véhicules automoteurs dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg, à l'exception des autobus et autocars.

Elle est également valable pour conduire des véhicules dont la conduite requiert la détention des catégories A sous 2) ou 3), B ou F.

Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie C peut être attelée une remorque d'un poids total maximum autorisé inférieur ou égal à 750 kg.

4. La catégorie D est valable pour la conduite d'autobus et d'autocars.

Elle est également valable pour conduire des véhicules dont la conduite requiert la détention des catégories A sous 2) ou 3), B ou F.

Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie D peut être attelée une remorque d'un poids total maximum autorisé inférieur ou égal à 750 kg.

5. Sans préjudice des dispositions sous 6 . ci-après, la catégorie E est valable pour la conduite d'ensembles de véhicules couplés dont la remorque a un poids total maximum autorisé supérieur à 750 kg.

La catégorie E sous 1) est valable pour la conduite des ensembles dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3 .500 kg. Pour l'obtention de cette catégorie, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance des catégories B ou F.

La catégorie E sous 2) est valable pour la conduite des ensembles dont le poids total maximum est supérieur à 3 .500 kg. Pour l'obtention de cette catégorie, l'intéressé doit justifier avoir réussi aux examens requis pour la délivrance de la catégorie C.

6. La catégorie F est valable pour la conduite de

- 1) tracteurs agricoles;
- 2) tracteurs industriels;
- 3) machines automotrices.

Elles est également valable pour conduire des véhicules dont la conduite requiert la détention des catégories A sous 2) ou 3).

Aux véhicules dont la conduite requiert la détention de la catégorie F peut être attelée une remorque ou un ou plusieurs véhicules traînés.

Paragraphe 2. les permis de conduire établis avant la directive 80/1263/CEE

Sans préjudice des prescriptions des articles 86 et 176, les permis de conduire délivrés avant l'établissement des permis selon le modèle communautaire prévu par la directive 80/1263/CEE comprennent les catégories suivantes:

Catégorie A

- 1) Motocycles avec ou sans side-car;
- 2) Véhicules automoteurs d'infirme;
- 3) Cycles à moteur auxiliaire.

Ce permis de conduire est valable pour les véhicules spécialement désignés de cette catégorie, ainsi que pour traîner un véhicule dont le poids total est inférieur à 150 kg.

De plus, le permis de conduire de la catégorie A sous 1) est également valable pour la catégorie A sous 3).

Catégorie B

- 1) Voitures automobiles à personnes dont le nombre de places assises entières n'est pas supérieur à neuf, y compris la place du conducteur, et dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3 .500 kg, y compris le poids total maximum autorisé de la remorque;
- 2) Véhicules automoteurs destinés au transport de choses et ayant un poids total maximum autorisé égal ou inférieur à 3 .500 kg, y compris le poids de la remorque

Ce permis de conduire est valable pour les véhicules spécialement désignés de cette catégorie et pour les catégories A sous 2)et 3), E sous 1) et F.

Catégorie C

- 1) Véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont le poids total maximum autorisé, y compris le poids de la remorque, est supérieur à 3 .500 kg sans dépasser 7 .500 kg; quel que soit le nombre de personnes transportées à l'aide de ces véhicules.

Voitures automobiles à personnes, dont le poids total maximum autorisé, y compris le poids total maximum autorisé de la remorque, dépasse 3 .500 kg;

- 2) Véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 7 .500 kg, y compris le poids de la remorque, quel que soit le nombre de personnes transportées à l'aide de ces véhicules.

Ce permis de conduire est valable pour les véhicules spécialement désignés de cette catégorie et pour les catégories A sous 2) et 3), B, E sous 1) et F.

De plus, le permis de conduire de la catégorie C sous 1) est également valable pour la catégorie C sous 2), à condition que le titulaire ait atteint l'âge de 21 ans au moins.

Catégorie D: autobus et autocars

Ce permis de conduire est valable pour les véhicules spécialement désignés de cette catégorie et pour les catégories A sous 2) et 3), B, C, E sous 1) et F.

Catégorie E

- 1) Remorques ou semi-remorques dont le poids total maximum autorisé est compris entre 750 et 1. 750 kg;
- 2) Remorques ou semi-remorques dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 1 .750 kg.

Ce permis de conduire n'est délivré que pour autant que le conducteur soit titulaire du permis de conduire requis pour la conduite du véhicule tracteur.

Catégorie F

- 1) Tracteurs agricoles;
- 2) Tracteurs industriels;
- 3) Machines automotrices d'un poids propre supérieur à 400 kg.

Ce permis de conduire est valable pour les véhicules spécialement désignés de cette catégorie et pour les catégories A sous 2)et 3) et E sous 1).

Art. 76quater.

Les agents du « Corps grand-ducal d'incendie et de secours » « et des associations et organismes de secours agréés ayant la sécurité civile dans leur objet social », titulaires d'un permis de conduire de la catégorie B en cours de validité, agissant dans le cadre de leurs missions, sont autorisés à conduire sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, un véhicule automoteur sans remorque, dont la masse maximale autorisée dépasse 3 .500 kg sans dépasser «5 .500» kg, et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, sous couvert d'un certificat attestant l'aptitude à la conduite du véhicule dontquestion, délivré par le ministre ayant les services de secours dans ses attributions.

Ce certificat est délivré aux agents des services de secours concernés, titulaires du permis de conduire de la catégorie B depuis au moins deux ans et ayant participé avec succès à un cours de formation organisé par le ministre ayant les services de secours dans ses attributions.

Les modalités de ce cours de formation ainsi que le modèle du certificat sont arrêtés par le ministre ayant les services de secours dans ses attributions.

Toutefois, les certificats délivrés avant l'entrée en vigueur du présent article aux agents des services de secours concernés, autorisant la conduite de véhicules visés à l'alinéa 1^{er} d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 4 .250 kg, restent valables pour la conduite de ces véhicules.

C. – Les conditions médicales à remplir par les conducteurs

Art. 77.

En vue de l'obtention ou du renouvellement d'un permis de conduire, l'intéressé doit se soumettre à un examen médical destiné à établir s'il ne souffre pas d'infirmités ou de troubles susceptibles d'entraver ses aptitudes ou capacités de conduire et s'il ne présente pas de signes d'alcoolisme ou d'autre intoxications. Sur avis de la commission médicale prévue à l'article 90, le titulaire d'un permis de conduire peut de même être obligé par le ministre des Transports à se soumettre à un examen médical, s'il existe des doutes sur ses aptitudes ou capacités de conduire.

L'examen médical porte notamment sur la capacité visuelle, l'audition, les affections cardiovasculaires, les troubles endocriniens, les maladies du système nerveux, les troubles mentaux, l'alcoolisme, la consommation de drogues et de médicaments, les maladies du sang et les maladies de l'appareil génito-urinaire ainsi que sur l'état de santé général et les incapacités physiques.

1. La capacité visuelle

Les conditions minimales à remplir pour la délivrance et le renouvellement des différentes catégories du permis de conduire sont les suivantes:

| <i>Catégorie du permis de conduire</i> | <i>Acuité visuelle</i> | <i>Borgne ou amblyope avec acuité inférieure à 0,1</i> | <i>Champ visuel</i> | <i>Causes éliminatoires</i> | <i>Remarques</i> |
|---|---|--|--|--|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| catégories A, A2, A1 et AM catégories B, BE et F | au moins 0,5 en utilisant les deux yeux ensemble, avec ou sans correction | 0,5 avec ou sans correction | le champ visuel horizontal ne doit pas être inférieur à 120° et doit s'étendre d'au moins 50° vers la gauche et la droite et de 20° vers le haut et le bas; aucun défaut ne doit être présent dans un rayon de 20° par rapport à l'axe central | aphakie ou pseudo-aphakie uni- ou bilatérales lorsque l'œil le meilleur n'a pas une acuité égale ou supérieure à 0,5 et un champ visuel normal | le candidat pour les catégories A, A2, A1 et AM dont l'acuité visuelle est suffisante sans correction, doit néanmoins porter des verres protecteurs; |

| | | | | | |
|---|--|--------|--|--|---|
| catégories C, CE, D, DE, C1, C1E, D1 et D1E | au moins 0,8 pour le meilleur des deux yeux et d'au moins 0,1 pour l'œil le moins bon, avec ou sans correction | inapte | le champ visuel horizontal des deux yeux ne doit pas être inférieur à 160° et doit s'étendre d'au moins 70° vers la gauche et la droite et de 30° vers le haut et le bas; aucun défaut ne doit être présent dans un rayon de 30° par rapport à l'axe central | 1) aphakie ou pseudo-aphakie uni- ou bilatérales lorsque l'œil le meilleur n'a pas une acuité égale ou supérieure à 0,8 et un champ visuel normal; 2) diplopie; 3) altération de la sensibilité aux contrastes, tel que le daltonisme; | 1) en cas d'altération de la sensibilité aux contrastes une épreuve pratique décidera de l'octroi ou du refus du permis de conduire; 2) en cas d'aphakie ou pseudo-aphakie uni- ou bilatérales, le permis n'est délivré que si le candidat a déjà une expérience dans cette catégorie. |
|---|--|--------|--|--|---|

Le permis de conduire des personnes qui ne satisfont aux critères énoncés ci-dessus qu'après correction par des verres appropriés, porte la mention restrictive «lunettes ou lentilles de contact».

Les lentilles intraoculaires ne sont ni considérées comme lunettes ni comme lentilles de contact.

S'il y a un doute que l'intéressé n'a pas une vision adéquate, il doit se faire examiner par un ophtalmologue. Au cours de cet examen, l'attention doit porter plus particulièrement sur l'acuité visuelle, le champ visuel, la vision crépusculaire, la sensibilité à l'éblouissement et aux contrastes et la diplopie ainsi que sur d'autres fonctions visuelles qui peuvent compromettre la sécurité de la conduite.

a) Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire

Un permis de conduire peut être délivré ou renouvelé aux personnes qui ne satisfont pas aux critères du tableau ci-dessus, à condition qu'un ophtalmologue certifie, suite à un examen de l'intéressé, l'absence d'autres troubles de la vision affectant notamment la sensibilité à l'éblouissement et aux contrastes ou la vision crépusculaire.

Ces personnes doivent en outre se soumettre avec succès à un examen de contrôle pratique reçu par un examinateur agréé, aux fins de vérifier plus particulièrement dans le chef du candidat examiné l'absence de ces troubles.

Si une maladie oculaire progressive est détectée ou déclarée, le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé sous réserve d'un examen régulier de la vision de l'intéressé pratiqué par un ophtalmologue.

L'intéressé qui a une perte fonctionnelle totale de la vision d'un œil ou qui utilise seulement un œil doit avoir une acuité visuelle d'au moins 0,5 avec correction optique s'il y a lieu. L'ophtalmologue doit certifier que cette condition de vision monoculaire existe depuis assez longtemps pour que l'intéressé s'y soit adapté et que le champ de vision de cet œil réponde à l'exigence fixée au tableau ci-dessus. Après une diplopie ou la perte de la vision d'un œil, le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut suspendre la validité du permis de conduire de l'intéressé ou en refuser la délivrance ou le renouvellement pour une période pouvant aller jusqu'à six mois après avoir entendu l'avis de la commission médicale qui se prononce sur base du certificat d'un ophtalmologue. Au terme de cette période, la conduite ne sera autorisée que suite à l'avis de la commission médicale émis sur base de la production par l'intéressé du certificat d'un ophtalmologue attestant qu'il s'est adapté à sa vision monoculaire.

b) Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire

Dans le cadre de la délivrance et du renouvellement du permis de conduire à l'intéressé qui utilise une correction optique pour atteindre les valeurs de 0,8 et 0,1, l'acuité minimale (0,8 et 0,1) doit être obtenue soit à l'aide de lunettes d'une puissance n'excédant pas huit dioptries, soit à l'aide de lentilles de contact. La correction doit être bien tolérée.

Après une perte importante de la vision d'un oeil, le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut suspendre la validité du permis de conduire de l'intéressé ou en refuser la délivrance ou le renouvellement pour une période pouvant aller jusqu'à six mois après avoir entendu l'avis de la commission médicale qui se prononce sur base du certificat d'un ophtalmologue. Au terme de cette période, la conduite ne sera autorisée que suite à l'avis de la commission médicale émis sur base de la production par l'intéressé du certificat d'un ophtalmologue attestant qu'il s'est adapté à sa vision monoculaire.

2. L'audition

La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E est refusé, si lors de la conduite d'un véhicule l'intéressé est gêné par le mauvais état de son ouïe.

3. Les affections cardio-vasculaires

3.1. Pour les pathologies cardiovasculaires suivantes, le permis de conduire ne peut être délivré ou renouvelé à l'intéressé qu'après que la pathologie a été effectivement traitée et que sur avis motivé de la commission médicale instituée à l'article 90 et à condition qu'il se soumette, s'il y a lieu, à un examen médical régulier.

3.1.1. Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire

- a) bradyarythmies (bradyarythmie sinusale et troubles de la conduction) et tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) associées à des syncopes ou à des épisodes de syncope provoqués par des pathologies arythmiques;
- b) tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) avec pathologie cardiaque structurelle et tachycardie ventriculaire soutenue;
- c) symptômes d'angor;
- d) implantation ou remplacement de défibrillateur ou choc de défibrillateur, approprié ou non (s'applique au groupe 1 uniquement);
- e) syncope (perte temporaire de connaissance et de tonus postural, caractérisée par un début rapide, une durée brève et une récupération spontanée, due à une hypoperfusion cérébrale globale, d'origine réflexe présumée, ou de cause inconnue, sans signe de cardiopathie sous-jacente);
- f) syndrome coronarien aigu;
- g) angor stable, si les symptômes ne sont pas déclenchés par un exercice léger;
- h) intervention coronarienne percutanée (ICP);
- i) pontage coronarien;
- j) accident vasculaire cérébral (AVC)/accident ischémique transitoire (AIT);
- k) insuffisance cardiaque — classes NYHA (New York Heart Association) I, II et III ;
- l) transplantation cardiaque;
- m) dispositif d'assistance cardiaque;
- n) chirurgie valvulaire;
- o) hypertension maligne (élévation de la pression artérielle systolique \geq 180 mmHg ou diastolique \geq 110 mmHg associée à des dommages imminents ou progressifs au niveau des organes);
- p) cardiopathie congénitale;
- q) cardiomyopathie hypertrophique en l'absence de syncopes;
- r) syndrome du QT long avec syncope, torsade de pointes (QTc) > 500 ms.

Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire

- a) bradyarythmies (bradyarythmie sinusale et troubles de la conduction) et tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) associées à des syncopes ou à des épisodes de syncope provoqués par des pathologies arythmiques;
- b) bradyarythmies: maladie du noeud sinusal et troubles de la conduction avec bloc atrioventriculaire du deuxième degré (type Mobitz II), bloc atrioventriculaire du troisième degré ou bloc de branche alternant;
- c) tachyarythmies (arythmies ventriculaires et supraventriculaires) avec
 - pathologie cardiaque structurale et tachycardie ventriculaire soutenue ou
 - tachycardie ventriculaire polymorphe non soutenue, tachycardie ventriculaire soutenue ou avec indication de défibrillateur;
- d) symptômes d'angor;
- e) implantation ou remplacement de stimulateur cardiaque permanent;
- f) syncope (perte temporaire de connaissance et de tonus postural, caractérisée par un début rapide, une durée brève et une récupération spontanée, due à une hypoperfusion cérébrale globale, d'origine réflexe présumée, ou de cause inconnue, sans signe de cardiopathie sous-jacente);
- g) syndrome coronarien aigu;
- h) angor stable, si les symptômes ne sont pas déclenchés par un exercice léger;
- i) intervention coronarienne percutanée (ICP);
- j) pontage coronarien;
- k) accident vasculaire cérébral (AVC)/accident ischémique transitoire (AIT);
- l) sténose carotidienne sévère;
- m) diamètre aortique maximal de plus de 5,5 cm;
- n) insuffisance cardiaque — classes NYHA I et II, à condition que la fraction d'éjection du ventricule gauche soit d'au moins 35 %
- o) transplantation cardiaque;
- p) chirurgie valvulaire;
- q) hypertension maligne (élévation de la pression artérielle systolique \geq 180 mmHg ou diastolique \geq 110 mmHg associée à des dommages imminents ou progressifs au niveau des organes);
- r) pression artérielle de niveau 3 (pression artérielle diastolique \geq 110 mmHg et/ou systolique \geq 180 mmHg);
- s) cardiopathie congénitale.

3.2. Pour les pathologies cardiovasculaires suivantes, le permis de conduire n'est pas délivré ou renouvelé à l'intéressé: 3. 2. 1. Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire

- a) maladie vasculaire périphérique — anévrisme aortique thoracique et abdominal, lorsque le diamètre aortique maximal est tel qu'il expose à un risque élevé de rupture soudaine et donc à un événement invalidant soudain;
- b) insuffisance cardiaque — classe NYHA IV,
- c) valvulopathie avec régurgitation aortique, sténose aortique, régurgitation mitrale ou sténose mitrale s'il est estimé que la capacité fonctionnelle correspond à la classe NYHA IV ou si des épisodes de syncope ont été rapportés;
- d) syndrome de Brugada, avec syncope ou mort subite cardiaque avortée.

3.2.2. Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire

- a) implantation d'un défibrillateur;
- b) maladie vasculaire périphérique — anévrisme aortique thoracique et abdominal, lorsque le diamètre aortique maximal est tel qu'il expose à un risque élevé de rupture soudaine et donc à un événement invalidant soudain;
- c) insuffisance cardiaque — classes NYHA III et IV;
- d) dispositifs d'assistance cardiaque;

- e) valvulopathie de classe NYHA III ou IV ou avec fraction d'éjection inférieure à 35 %, sténose mitrale et hypertension pulmonaire sévère ou avec signes échocardiographiques de sténose aortique sévère ou sténose aortique à l'origine de syncopes; à l'exception de la sténose aortique sévère totalement asymptomatique, si l'épreuve d'effort est négative;
- f) cardiomyopathies structurales et électriques — cardiomyopathie hypertrophique avec antécédents de syncope ou lorsqu'au moins deux des conditions ci-après sont réunies: épaisseur de la paroi ventricule gauche > 3 cm, tachycardie ventriculaire non soutenue, antécédents familiaux de mort subite (parent du premier degré), pas d'élévation de la pression artérielle à l'effort;
- g) syndrome du QT long avec syncope, torsade de pointes et QTc > 500 ms;
- h) syndrome de Brugada, avec syncope ou mort subite cardiaque avortée.

Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé dans des cas exceptionnels sur avis motivé de la commission médicale instituée à l'article 90 et à condition que l'intéressé se soumette à un examen médical régulier attestant qu'il est toujours capable de conduire un véhicule en toute sécurité compte tenu des effets de sa pathologie.

3.3. Autres cardiomyopathies

Le risque d'événements invalidant soudains est évalué pour l'intéressé présentant des cardiomyopathies connues (cardiomyopathie ventriculaire droite arythmogène, cardiomyopathie par non compaction, tachycardie ventriculaire polymorphe catécholaminergique et syndrome du QT court, par exemple) ou des cardiomyopathies non connues qui pourraient être découvertes. Une évaluation minutieuse par un spécialiste est nécessaire. Il est tenu compte des caractéristiques de diagnostic de la cardiomyopathie concernée.

4. Le diabète sucré

Sont considérés dans le présent article comme «hypoglycémie sévère» l'épisode d'hypoglycémie où l'assistance d'une tierce personne est nécessaire et comme «hypoglycémie récurrente» les situations où un deuxième cas d'hypoglycémie sévère survient au cours d'une période de douze mois.

a) Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire»

Le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé à l'intéressé atteint d'un diabète qui suit un traitement médicamenteux que sur avis motivé de la commission médicale instituée à l'article 90 et à condition qu'il se soumette à un examen médical régulier, adapté à son cas, dont l'intervalle n'excède toutefois pas cinq ans.

Si l'intéressé souffrant de diabète suit un traitement médicamenteux susceptible de provoquer une hypoglycémie il doit prouver qu'il comprend le risque d'hypoglycémie et qu'il maîtrise la maladie de manière adéquate.

Le permis de conduire n'est ni délivré ou renouvelé à l'intéressé qui n'est pas suffisamment conscient des risques liés à l'hypoglycémie.

Le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé à l'intéressé qui souffre d'hypoglycémie sévère récurrente que sur avis motivé de la commission médicale instituée à l'article 90 et à condition qu'il se soumette à un examen médical régulier. En cas d'hypoglycémie sévère récurrente survenant durant les heures de veille, le permis de conduire n'est ni délivré ou renouvelé jusqu'à ce que trois mois se soient écoulés depuis la dernière crise.

Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé dans des cas exceptionnels sur avis motivé de la commission médicale instituée à l'article 90 et à condition que l'intéressé se soumette à un examen médical régulier attestant qu'il est toujours capable de conduire un véhicule en toute sécurité compte tenu des effets de sa pathologie.

b) Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire»

Dans le cadre de la délivrance et du renouvellement du permis de conduire à l'intéressé qui suit un traitement médicamenteux pouvant provoquer une hypoglycémie, la réunion des critères suivants doit être vérifiée:

- aucune crise d'hypoglycémie sévère ne s'est produite au cours des douze derniers mois,
- le conducteur est pleinement conscient des risques d'hypoglycémie,
- le conducteur doit faire preuve d'une maîtrise adéquate de la maladie en contrôlant régulièrement sa glycémie, au moins deux fois par jour et lorsqu'il envisage de conduire,
- le conducteur doit certifier par écrit qu'il comprend les risques d'hypoglycémie,
- il n'y a pas d'autre complication liée au diabète qui puisse interdire la conduite.

En outre, dans ces cas, la délivrance et le renouvellement du permis de conduire est soumis à la production d'un rapport médical établi par un endocrinologue et à des examens médicaux réguliers, réalisés à intervalles n'excédant pas trois ans.

Les intéressés ayant subi une crise d'hypoglycémie survenue durant les heures de veille sont tenus d'en informer le ministre ayant les Transports dans ses attributions qui, après avis de la commission médicale, décide d'un éventuel retrait ou refus de délivrance ou de renouvellement du permis de conduire.

5. L'épilepsie

Toute personne qui demande l'obtention d'un permis de conduire ou qui est titulaire d'un permis de conduire et qui souffre d'épilepsie est tenue d'en avertir le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Tout titulaire d'un permis de conduire qui est considéré comme épileptique au sens du présent article fait, sur décision du ministre ayant les Transports dans ses attributions, l'objet d'avis réguliers de la Commission médicale, tant que la dernière crise ne remonte pas à plus de cinq ans.

Lorsqu'une personne a été victime d'une crise initiale ou isolée ou d'une perte de conscience, le ministre peut retirer le permis de conduire ou en refuser la délivrance ou le renouvellement après avis de la commission médicale. La commission médicale émet son avis sur base du certificat médical d'un neurologue identifiant le syndrome épileptique spécifique et le type de crise de la personne concernée, évaluant les effets possibles de ces syndromes et crises sur la sécurité de la conduite et prescrivant le traitement qui convient.

a) Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire

Pour autant que la dernière crise ne remonte pas à plus de cinq ans, le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions qu'après avis de la commission médicale. La durée de validité du permis de conduire qui est, le cas échéant, délivré ou renouvelé dans ces conditions, tient compte de l'évolution de l'état de l'intéressé.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut délivrer un permis de conduire à une personne qui a été victime d'une crise d'épilepsie provoquée par un facteur causal identifiable qui est peu susceptible de se reproduire au volant. Il prend sa décision après avis de la commission médicale qui se prononce sur base du certificat d'un neurologue attestant que l'intéressé remplit par ailleurs les critères d'aptitude à la conduite prévus par le présent article. Le permis de conduire d'une personne victime d'une crise d'épilepsie dans les conditions du présent alinéa peut être renouvelé dans les mêmes conditions.

A condition qu'une première crise d'épilepsie non provoquée remonte à plus de six mois le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions après avis de la commission médicale qui se prononce au vu du certificat d'un neurologue attestant l'absence de toute contre-indication médicale. La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire peut intervenir plus tôt sur base d'un avis de la commission médicale.

En cas d'épilepsie déclarée la durée précitée est portée à un an.

Toute autre perte de conscience doit être évaluée dans les conditions qui précèdent en fonction du risque

de récurrence lors de la conduite.

L'intéressé qui n'a des crises que pendant son sommeil peut, dans les conditions qui précèdent, être déclaré apte à la conduite si ce schéma de crises est observé durant une période ne pouvant être inférieure à un an. Si l'intéressé est victime d'attaques ou de crises lorsqu'il est éveillé, une période d'un an sans nouvelle crise est requise avant que le permis puisse être délivré ou renouvelé.

L'intéressé qui subit exclusivement des crises n'affectant pas sa conscience et ne causant pas d'incapacité fonctionnelle peut dans les mêmes conditions être déclaré apte à la conduite si ce schéma de crises est observé durant une période ne pouvant être inférieure à un an. Si l'intéressé est victime d'attaques ou de crises d'un autre genre, une période d'un an sans nouvelle crise est requise avant que le permis puisse être délivré ou renouvelé.

En cas de crises dues à une modification ou à l'arrêt d'un traitement antiépileptique ordonné par un médecin, le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut, pour une durée d'au moins six mois, suspendre la validité du permis de conduire de l'intéressé ou refuser son admission aux épreuves prévues en vue de l'obtention du permis de conduire après avis de la commission médicale. Si le traitement antiépileptique est repris après une crise due à la modification ou un arrêt du traitement ordonné par un médecin, la suspension de la validité du permis de conduire de l'intéressé ou le refus de délivrer un permis de conduire ou le refus d'admettre l'intéressé aux épreuves en vue de l'obtention du permis de conduire peut être décidé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions selon la même procédure.

Les dispositions des alinéas un et deux du présent point 5 . sont applicables aux titulaires d'un permis de conduire et candidats au permis de conduire qui ont subi une opération chirurgicale visant à soigner leur épilepsie.

b) Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire

Les candidats au permis de conduire et les titulaires de permis de conduire ne doivent avoir eu de crise épileptique pendant une période d'au moins dix ans, sans avoir dû suivre un traitement antiépileptique pendant cette période. Cette période peut être réduite lorsqu'un examen neurologique permet d'établir que les indicateurs pronostiques permettent de restituer le permis de conduire ou de rapporter le refus de délivrance ou de renouvellement avant cette échéance, notamment dans les cas d'épilepsie dite juvénile.

Les personnes ayant déjà fait l'objet d'une crise épileptique doivent établir au moyen d'un certificat médical avoir suivi un traitement médical approprié et produire un certificat neurologique attestant qu'elles ne sont pas atteintes d'une pathologie cérébrale notable et qu'aucun signe d'activité épileptiforme n'a été détecté dans le tracé de l'électroencéphalogramme, en abrégé EEG, auquel elles ont été soumises dans le cadre d'un examen neurologique. Ledit certificat médical doit en outre établir qu'un examen neurologique et un EEG ont été établis suite à chaque crise aigüe.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut délivrer un permis de conduire à une personne qui a été victime d'une crise d'épilepsie provoquée par un facteur causal identifiable qui est peu susceptible de se reproduire au volant. Il prend sa décision après avis de la commission médicale qui se prononce sur base du certificat d'un neurologue. Le permis de conduire d'une personne, victime d'une crise d'épilepsie dans les conditions du présent alinéa, peut être renouvelé dans les mêmes conditions.

Le permis de conduire est retiré aux personnes souffrant d'une lésion intracérébrale structurelle qui présente un risque accru de crise. La délivrance et le renouvellement du permis de conduire sont refusés dans les mêmes conditions. La décision de retrait ou de refus de délivrance ou de renouvellement du permis de conduire peut être rapportée s'il est établi que le risque d'épilepsie n'excède pas deux pour cent par an. Le certificat médical à produire en pareille circonstance doit en outre établir que la personne concernée remplit par ailleurs les critères d'aptitude à la conduite prévus par le présent article.

Le retrait du permis de conduire ainsi que le refus de délivrance ou de renouvellement d'un permis de

conduire ne s'impose pas si l'intéressé qui a subi une première crise d'épilepsie non provoquée ou une crise unique n'a plus été victime d'aucune autre crise pendant une période de cinq ans, lors de laquelle il n'a fait l'objet d'aucun traitement antiépileptique et que cet état est vérifié dans le cadre d'un examen neurologique. Cette période peut être réduite si un examen neurologique a permis d'établir si les indicateurs pronostiques sont bons.

Toute autre perte de conscience est évaluée selon les modalités qui précèdent et la décision du ministre ayant les Transports dans ses attributions est fonction du risque de récurrence lors de la conduite qui ne doit pas excéder deux pour cent par an.

Des troubles, tels une malformation artériovéneuse ou une hémorragie intracérébrale, qui comportent un risque accru de crises épileptiques obligent les intéressés, titulaires d'un permis de conduire ou candidats à l'obtention d'un permis de conduire, à se soumettre à un examen neurologique, même si une crise ne s'est pas encore manifestée. Le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé que si le risque de crise n'excède pas deux pour cent par an.

6. Les maladies neurologiques et syndrome de l'apnée obstructive du sommeil

6.1. Les maladies neurologiques

La délivrance et le renouvellement du permis de conduire sont refusés aux personnes atteintes d'une affection neurologique grave, sauf sur avis motivé de la Commission médicale. Dans son avis, la Commission médicale tient compte, en fonction des possibilités fonctionnelles et de leur évolutivité, des troubles neurologiques dus à des affections, des opérations du système nerveux central ou périphérique, extériorisés par des signes moteurs sensitifs, sensoriels, trophiques, perturbant l'équilibre et la coordination.

La délivrance ou le renouvellement du permis de conduire peut être, dans ces cas, subordonné à des examens périodiques en cas de risques d'aggravation.

6.2. Le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil

Le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré correspond à un nombre d'apnées et d'hypopnées par heure (index d'apnées et hypopnées) compris entre 15 et 29, et le syndrome de l'apnée obstructive du sommeil sévère correspond à un index d'apnées et hypopnées supérieur ou égal à 30. Ces deux syndromes sont associés à une somnolence diurne excessive.

6.2.1. S'il existe pour l'intéressé une suspicion du syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère, un avis médical plus approfondi doit être émis par la Commission médicale avant la délivrance ou le renouvellement du permis de conduire par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. Il peut leur être recommandé de ne pas conduire jusqu'à ce que le diagnostic soit confirmé.

6.2.2. Le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé si l'intéressé porteur d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère démontre que son affection fait l'objet d'un contrôle approprié, qu'il suit un traitement adéquat et qu'il y a une amélioration de sa somnolence, le cas échéant, qui est confirmée par un avis motivé de la Commission médicale.

6.2.3. a) Catégories AM, A1, A2, A, B, BE et F du permis de conduire

L'intéressé porteur d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère sous traitement doit se soumettre à un examen médical régulier au moins tous les trois ans, afin d'établir dans quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue.

b) Catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E du permis de conduire

L'intéressé porteur d'un syndrome de l'apnée obstructive du sommeil modéré ou sévère sous traitement doit se soumettre à un examen médical régulier au moins chaque année, afin d'établir

dans quelle mesure le traitement est respecté, s'il est nécessaire de poursuivre le traitement et si une bonne vigilance est maintenue.

7. Les troubles mentaux

Si l'intéressé est atteint de troubles psychiques dus à des maladies, traumatismes ou opérations du système nerveux central ou de retard mental évident, ou s'il souffre de troubles psychotiques graves, le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé que sur avis motivé de la Commission médicale. Il en est de même pour les candidats présentant des troubles comportementaux graves dus à la sénescence ou des troubles majeurs de la capacité de jugement, du comportement ou de l'adaptation liés à la personnalité.

8. Alcool, drogues et médicaments

8.1. Alcool

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé si l'intéressé se trouve en état de dépendance vis-à-vis de l'alcool ou s'il ne peut dissocier la conduite de la consommation d'alcool.

En cas de dépendance vis-à-vis de l'alcool, le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé, sur avis motivé de la commission médicale, au terme d'une période prouvée d'abstinence et sous réserve d'un contrôle médical régulier.

En ce qui concerne la délivrance et le renouvellement des permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, la commission médicale tiendra en outre compte dans ses avis, des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules correspondant à ces catégories.

8.2. Drogues et médicaments

a) Abus

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé si l'intéressé se trouve en état de dépendance vis-à-vis de substances à action psychotrope ou s'il en abuse régulièrement, sans être dépendant.

b) Consommation régulière

Le permis de conduire n'est ni délivré ni renouvelé si l'intéressé consomme régulièrement des substances psychotropes, quelle qu'en soit la forme, susceptibles de compromettre son aptitude à conduire sans danger, si la quantité absorbée est telle qu'elle exerce une influence néfaste sur la conduite. Il en est de même pour tout autre médicament ou association de médicaments qui exerce une influence sur l'aptitude à conduire.

En ce qui concerne la délivrance et le renouvellement des permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, la commission médicale tiendra en outre compte dans ses avis, des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules correspondant à ces catégories.

9. Handicap de l'appareil locomoteur

Le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé qu'après avis émis par la Commission médicale.

10. Les maladies de l'appareil génito-urinaire

Si l'intéressé souffre d'une déficience rénale grave, le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé que sur avis motivé de la commission médicale.

Le permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E n'est pas délivré ou renouvelé aux personnes souffrant d'insuffisance rénale grave irréversible sauf dans des cas exceptionnels et sur avis de la commission médicale.

11. Transplantation d'organe et implant artificiel

Si l'intéressé a subi une transplantation d'organe ou un implant artificiel ayant une incidence sur l'aptitude à la conduite, le permis de conduire peut être délivré ou renouvelé, sur avis motivé de la commission médicale et, si nécessaire, sous réserve d'un contrôle médical régulier.

En ce qui concerne la délivrance et le renouvellement des permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E, la commission médicale tiendra en outre compte dans ses avis, des risques ou dangers additionnels liés à la conduite des véhicules correspondant à ces catégories.

12. L'état général

Si l'intéressé est physiquement diminué, le permis de conduire n'est délivré ou renouvelé que sur avis motivé de la commission médicale.

Si par ailleurs, le titulaire d'un permis de conduire ne satisfait pas aux conditions minimales précitées au présent article, le permis de conduire peut être retiré ou suspendu, sa validité et son emploi peuvent être restreints et sa restitution peut être refusée. Si la validité ou l'emploi du permis de conduire doivent être restreints dans ces circonstances, le permis porte une mention spéciale déterminant les conditions dans lesquelles le titulaire est habilité à conduire.

Pour autant que les conditions médicales entrées en vigueur après les dates ci-après sont plus sévères que les conditions antérieures, les permis de conduire délivrés respectivement avant le 1^{er} janvier 1983 et le 1^{er} octobre 1996 peuvent être renouvelés aux conditions médicales minima en vigueur avant ces dates sur avis de la Commission médicale.

D. – La demande en obtention d'un permis de conduire

Art. 78.

Pour obtenir un permis de conduire, l'intéressé doit présenter au ministre des Transports une demande indiquant ses nom et prénoms, le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.

La demande doit être appuyée par les pièces suivantes:

- 1) un certificat médical récent à délivrer par un médecin autorisé à exercer la profession de médecin en qualité de médecin-généraliste et/ou de médecin-spécialiste en médecine interne au Luxembourg, répondant aux conditions à fixer par arrêté ministériel et attestant que le candidat présente les aptitudes physiques et mentales requises;
- 2) un extrait du casier judiciaire; l'extrait du casier judiciaire n'est requis que pour les personnes ayant atteint l'âge de 18 ans; pour les personnes qui ont eu leur résidence normale à l'étranger, et qui sont dans l'impossibilité de produire un extrait du casier judiciaire, celui-ci peut-être remplacé par un document officiel qui est suffisamment concluant pour faire admettre que ces personnes offrent les garanties morales nécessaires pour obtenir un permis de conduire.
- 3) une attestation d'une police d'assurance couvrant les sinistres causés par l'intéressé pendant la période d'apprentissage et de l'épreuve pratique de l'examen ou un certificat de l'instructeur stipulant que l'apprentissage se fera sur son véhicule dûment assuré;
- 4) une pièce attestant le paiement de la taxe spéciale prévue par la réglementation afférente;
- 5) une photographie récente de 45/35 mm sur papier souple, la tête prise de face ayant au moins 20 mm de hauteur.

Le visage doit être dégagé. Les yeux doivent être parfaitement ouverts.

La monture des lunettes ne doit pas masquer les yeux. Les verres teintés ou colorés sont interdits. Il ne doit

pas y avoir de reflets sur les lunettes.

La tête doit être nue, le port d'un couvre-chef est interdit.

6) une copie du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document en tenant lieu, permettant l'identification de l'intéressé;

7) un certificat de résidence ou tout autre document en tenant lieu.

8) le cas échéant, un certificat attestant que l'intéressé suit des études au Luxembourg depuis au moins six mois.

Pour la conduite d'un véhicule muni d'un moteur à vapeur, la demande doit être appuyée en outre par une pièce attestant que l'intéressé possède des connaissances spéciales au sujet de l'emploi des appareils de sécurité équipant les générateurs à vapeur.

S'il s'agit d'un mineur, la demande en obtention d'un permis de conduire doit être contresignée par la personne de tutelle.

Art. 78bis.

(...) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 29 mai 1992)*

E. – L'apprentissage et l'octroi du permis de conduire

Art. 79.

1. Sur présentation de la demande visée à l'article 78 et sans préjudice des dispositions de l'article 90 le candidat au permis de conduire reçoit un certificat d'apprentissage qui l'autorise à préparer l'examen du permis de conduire sous l'assistance d'un instructeur agréé.

Le certificat d'apprentissage n'est délivré à un candidat au permis de conduire de la catégorie F qu'à condition qu'il produise une attestation certifiant que le véhicule servant à l'apprentissage et à l'épreuve pratique est couvert par une assurance spéciale.

Le certificat d'apprentissage a une durée de validité de trois ans à compter de la date de son établissement. Par dérogation à ce qui précède, la durée de validité du certificat d'apprentissage pour l'obtention du permis de conduire de la catégorie F est limitée à un an à compter de la date de son établissement.

Dans des cas exceptionnels dûment motivés, le ministre des Transports peut accorder des autorisations individuelles prorogeant la durée de validité du certificat d'apprentissage.

2. (...) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 8 août 2000)*

Pendant la période de l'apprentissage pratique le candidat est tenu d'exhiber ce certificat sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation.

Le certificat d'apprentissage peut être délivré dès six mois avant que le candidat n'ait atteint l'âge minimal requis pour conduire des véhicules correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée.

3. Les candidats ne sont admis à l'apprentissage prévu pour les catégories C, D, C1 et D1 du permis de conduire qu'à condition d'être titulaire du permis de conduire de la catégorie B.

Pour être admis à l'apprentissage prévu pour le permis de conduire des catégories BE, CE, DE, C1E ou D1E le candidat doit être titulaire de la catégorie de permis autorisant la conduite du véhicule tracteur de l'ensemble de véhicules couplés correspondant à la catégorie de permis sollicitée.

La conduite d'un taxi est soumise aux conditions des paragraphes 1. et 2. de l'article 56.

Art. 80.

1. L'apprentissage théorique comporte une partie générale et une partie spécifique.

La durée minimale de l'apprentissage est de 12 leçons d'une heure, réparties entre la partie générale et la partie spécifique.

La durée minimale de l'apprentissage théorique est ramenée à 6 leçons d'une heure si le candidat détient déjà une des catégories du permis de conduire.

Par dérogation à ce qui précède:

- pour les candidats au permis de conduire pour la conduite des véhicules des catégories C1 qui ne relèvent pas du champ d'application du règlement (CEE) n° 3821/85 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, la durée minimale de l'apprentissage théorique est ramenée à 4 heures
- pour les candidats au permis de conduire pour la conduite des véhicules des catégories BE, CE, C1E, DE et D1E, la durée minimale de l'apprentissage théorique est ramenée à 2 heures.

L'apprentissage théorique en vue de l'obtention du permis de conduire des catégories C, D, C1 ou D1 comprend en outre au moins 4 leçons d'une heure portant sur la technique automobile, le chargement et l'arrimage ainsi que sur les techniques de conduite.

Par dérogation à ce qui précède, les candidats qui détiennent déjà une des catégories C, D, C1 ou D1 du permis de conduire sont dispensés de l'apprentissage théorique dont question à l'alinéa précédent ainsi que de l'examen afférent.

2. L'apprentissage pratique s'étend sur

- au moins 16 leçons d'une heure pour les catégories A2, A1 et B;
- au moins 16 leçons d'une heure pour la catégorie D;
- au moins 14 leçons d'une heure pour les catégories C et CE;
- au moins 10 leçons d'une heure pour la catégorie D1;
- au moins 6 leçons d'une heure pour les catégories DE, C1, C1E et D1E;
- au moins 4 leçons d'une heure pour la catégorie BE.

Le nombre minimal de leçons pratiques est ramené

- à 10 pour la catégorie A2, si le candidat est déjà titulaire de la catégorie A1 qui n'a pas été délivrée par équivalence avec la catégorie B;
- à 10 pour la catégorie C, si le candidat est déjà titulaire des catégories D ou C1;
- à 10 pour la catégorie D, si le candidat est déjà titulaire des catégories C ou D1.

Sans préjudice des dispositions de l'article 90 sous 2., les personnes qui sont titulaires d'un permis de conduire limité à la conduite de véhicules automoteurs avec changement de vitesse automatique, doivent, en vue de la suppression de cette restriction, suivre un apprentissage pratique d'au moins 6 leçons d'une heure.

Le permis de conduire des catégories « BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ou D1E », obtenu sur un véhicule automoteur avec changement de vitesse automatique, n'est pas limité à la conduite de véhicules automoteurs avec changement de vitesse automatique, si les personnes concernées sont déjà titulaires d'un permis de conduire des catégories B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ou D1E, valable pour la conduite d'un véhicule automoteur avec changement de vitesse manuel.

3. Dans des cas exceptionnels, le ministre des Transports peut accorder des autorisations individuelles diminuant le nombre de leçons.

4. Les candidats au permis de conduire de la catégorie B qui ont réussi l'épreuve théorique de l'examen et qui ont accompli au moins 12 leçons pratiques d'une heure peuvent être admis au régime de la conduite

accompagnée.

La conduite accompagnée consiste dans la préparation du candidat à l'épreuve pratique de l'examen sans l'assistance d'un instructeur agréé. Les conditions suivantes doivent être respectées:

- a) Le candidat optant pour le régime de la conduite accompagnée doit le mentionner sur la demande prévue à l'article 78 et indiquer le nom de son ou de ses accompagnateurs et le numéro de leur permis de conduire.

Par dérogation à l'article 79, paragraphe 2, il est admis à l'apprentissage dès l'âge de 17 ans accomplis. Le candidat doit faire valider son certificat d'apprentissage pour la conduite accompagnée et y faire inscrire le nom de son ou de ses accompagnateurs dès que les conditions du premier alinéa du présent paragraphe 4. sont remplies.

Lors d'un changement éventuel de régime, des leçons dispensées par un instructeur agréé sous le régime précédent sont mises en compte. Le changement d'un accompagnateur est soumis à l'autorisation préalable du ministre des Transports.

- b) La conduite accompagnée est interdite entre 23 .00 et 06 .00 heures . Elle n'est pas autorisée en dehors du territoire du Grand-Duché.

L'accompagnateur doit être assis à l'avant.

- c) Le candidat doit être accompagné d'une personne titulaire du permis de conduire de la catégorie B depuis plus de 6 ans qui est appelée accompagnateur . L'accompagnateur a pour mission de surveiller le candidat, de le conseiller dans son apprentissage de la conduite et de l'aider à développer ses facultés de conduite défensive.

Pour être admis comme accompagnateur, le concerné doit joindre à sa demande la pièce spécifiée sous 2) de l'alinéa 2 de l'article 78. Il ne doit pas s'être trouvé au cours des trois dernières années sous l'effet ni d'une interdiction de conduire judiciaire du chef d'une ou de plusieurs infractions à la législation routière, ni d'une mesure administrative de retrait ou de suspension du permis de conduire. Il doit en plus avoir été présent pendant au moins deux leçons pratiques du candidat à accompagner, dispensées par l'instructeur agréé de celui-ci.

Sauf pour les parents ou alliés au premier ou au deuxième degré, nul ne peut en même temps être l'accompagnateur de plus d'un candidat. Par ailleurs, deux des parents et alliés au premier ou au deuxième degré peuvent assumer ensemble

les fonctions d'accompagnateur d'un même candidat.

L'accompagnateur est considéré comme seul conducteur du véhicule conduit sous le régime de la conduite accompagnée.

- d) Le candidat doit pouvoir exhiber sur réquisition le certificat d'apprentissage dûment validé Il doit fixer verticalement et visiblement à la face arrière gauche du véhicule conduit un signe particulier amovible de 20 x 13 cm portant en couleur blanche sur fond rouge la lettre latine «L».

Cette lettre a les dimensions suivantes:

largeur de la lettre: 8 cm;

hauteur de la lettre: 12 cm;

largeur uniforme du trait: 2,5 cm.

Ce signe particulier doit être enlevé si le véhicule est conduit par une personne qui ne se trouve pas sous le régime de la conduite accompagnée

- e) Avant les trois dernières leçons précédant l'épreuve pratique de l'examen, le ou les accompagnateurs doivent remettre à l'instructeur agréé un rapport écrit relatant l'évolution du candidat au cours de la

conduite accompagnée, dont le modèle est arrêté par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. La remise dudit rapport doit être consignée sur le certificat d'apprentissage.

- f) Lors des leçons pratiques accomplies parallèlement ou en contigu à la conduite accompagnée, l'instructeur agréé est tenu d'évaluer les expériences acquises par le candidat, notamment sur base du rapport mentionné sous e).
- g) Tout avertissement taxé ainsi que toute condamnation pour des infractions aux règles de la circulation routière commises sous le régime de la conduite accompagnée entraîne pour le candidat l'annulation de la validation du certificat d'apprentissage pour la conduite accompagnée, et pour l'accompagnateur la déchéance de la qualité d'accompagnateur. Un procès-verbal dressé dans les mêmes conditions suspend l'application de ce régime. Le ministre des Transports est informé de ces infractions.

Art. 81.

1. Nonobstant le régime applicable en matière d'examen du permis de conduire de la catégorie «apprenti-instructeur», l'épreuve théorique est reçue sous forme d'un test écrit sur micro-ordinateur ou sous forme orale.

2. Le ministre des Transports arrête les critères minima auxquels doivent répondre les véhicules servant aux épreuves pratiques en vue de l'obtention des différentes catégories de permis de conduire.

Nul ne peut se présenter à l'épreuve pratique avant d'avoir atteint l'âge minimum requis pour conduire les véhicules correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée.

S'il existe des doutes sur les facultés du candidat de conduire la nuit, il peut être procédé à une épreuve pratique de nuit.

3. L'examen prévu suite à une interdiction de conduire judiciaire d'au moins six mois ou à une mesure administrative de retrait, de suspension, d'octroi sous condition ou de restriction du droit de conduire, aura lieu d'après les dispositions suivantes:

Avant la mainlevée du retrait administratif ou la fin de l'interdiction de conduire judiciaire, l'intéressé devra solliciter un certificat d'apprentissage pour se préparer et se présenter, sous l'assistance d'un instructeur agréé, à l'examen.

L'examen théorique peut consister dans des épreuves orales ou écrites.

L'examen pratique consiste dans la conduite d'un véhicule correspondant à la catégorie de permis à délivrer ou à restituer. Dans le cas d'un examen théorique et pratique, la partie théorique précède la partie pratique.

L'échec à un examen théorique ou pratique prévu au présent article place l'intéressé dans la situation d'un candidat ayant échoué à l'épreuve théorique ou pratique de l'examen du permis de conduire prévu au paragraphe 4.

4. Sans préjudice des modalités de réception particulières des épreuves prévues pour l'obtention des permis de conduire «instructeur» et «apprenti-instructeur» les candidats sont examinés par un examinateur agréé par le ministre des Transports.

Avant les épreuves le titulaire du certificat d'apprentissage doit par la remise du certificat justifier à l'examineur avoir fait son apprentissage sous l'assistance d'un instructeur agréé, si cette assistance est requise. L'examineur est tenu de vérifier l'identité du candidat sur base du passeport, de la carte d'identité, du titre de voyage ou de tout autre document permettant l'identification de l'intéressé. Il peut de même vérifier la présence et la conformité des documents de bord prescrits par l'article 70 ainsi que l'état réglementaire des pneumatiques et l'éclairage du véhicule servant à la réception de l'examen; la non-conformité comporte le refus de la réception de l'examen. Les connaissances du candidat et son aptitude de conduire un véhicule automoteur sont constatés sur un bulletin d'examen conforme à un modèle agréé par le ministre des Transports. A la fin de l'épreuve l'examineur dresse un procès-verbal sur le résultat de l'examen.

En cas d'échec à l'épreuve théorique ou pratique, le candidat doit pour se représenter justifier avoir fait un apprentissage supplémentaire au moins égal à la moitié du nombre de leçons requis pour l'admission à l'examen de la catégorie sollicitée du permis de conduire.

L'échec à l'épreuve pratique subi par le candidat dont l'apprentissage pratique a eu lieu sous le régime de la conduite accompagnée comporte l'obligation d'un apprentissage supplémentaire d'au moins cinq leçons pratiques sous l'assistance d'un instructeur agréé avant la reprise du régime de la conduite accompagnée.

Art. 82.

Le permis de conduire est délivré par le ministre ayant les Transports dans ses attributions sur le vu d'un procès-verbal attestant que les connaissances du candidat et son aptitude de conduire un véhicule automoteur sont suffisantes. Dans ces conditions, et dans l'attente de la délivrance du permis de conduire conforme au modèle communautaire dont question au paragraphe 2 de l'article 75, le certificat d'apprentissage est validé pour faire fonction de permis de conduire pour la conduite sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, de véhicules correspondant à la catégorie de permis de conduire sollicitée, pendant la durée de validité y inscrite.

Sans préjudice des dispositions des articles 84 et 86, aucun permis de conduire n'est délivré sans examen préalable comprenant des épreuves théoriques et pratiques et donnant un résultat suffisant dans les deux épreuves.

Par dérogation à l'alinéa précédent:

1. la catégorie AM est délivrée sur le vu du procès-verbal attestant au candidat des connaissances théoriques suffisantes sur la législation en matière de circulation routière et qui a participé avec succès au cours de formation dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions;
2. la catégorie A2 est délivrée au candidat qui a un minimum de deux ans d'expérience préalable de conduite d'un motorcycle de la catégorie A1 et qui a participé avec succès au cours de formation dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions; cette disposition ne s'applique pas aux candidats ayant obtenu la catégorie A1 par équivalence avec la catégorie B;
3. la catégorie A est délivrée au candidat qui a un minimum de deux ans d'expérience préalable de conduite d'un motorcycle de la catégorie A2 et qui a participé avec succès au cours de formation prévu au paragraphe 2 de l'article 83 ainsi qu'au cours de formation dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Un permis de conduire valable le jour de l'examen de contrôle peut être délivré au titulaire d'un permis de conduire à transcrire ou périmé, à condition que la catégorie du permis de conduire sollicitée corresponde à celle du permis de conduire de l'intéressé.

F. – La période de stage et la période probatoire

Art. 83.

1. Les permis de conduire des catégories A2 et B délivrés pour la première fois sont valables à titre d'essai pour une durée de 24 mois. Cette durée est appelée période de stage. Les permis sont également valables le jour de la participation au cours de formation prévu au paragraphe 2., si ce cours a lieu plus de 24 mois après leur délivrance.

Le titulaire d'un permis de conduire des catégories A2 ou B qui se trouve en période de stage reçoit un carnet de stage du ministre des Transports, qui y inscrit le numéro du permis de conduire du titulaire ainsi que les nom, prénoms, lieu et date de naissance de ce dernier. Ce carnet de stage contient huit formulaires détachables. Les conducteurs de véhicules correspondant à la catégorie B du permis de conduire peuvent en outre faire usage de la lettre «L» dans les conditions prévues à l'article 80, la lettre «L» apparaissant en blanc sur fond bleu.

Lorsque le titulaire d'un carnet de stage a fait l'objet d'un avertissement taxé ou d'un procès-verbal, il doit

remettre un formulaire à l'agent chargé du contrôle de la circulation routière qui y consigne la nature de l'infraction commise avant de faire suivre la pièce au ministère des Transports où elle est jointe au dossier du concerné. L'agent procède de la même façon quelle que soit l'infraction relevée en matière de législation routière et quelle que soit la catégorie du véhicule conduit.

Si le conducteur d'un véhicule routier n'a pas encore atteint l'âge de 18 ans, l'agent consigne l'infraction constatée à la législation routière dans un rapport qu'il fait parvenir au ministère des Transports aux fins d'être joint au dossier du concerné.

En cas de transcription d'un permis de conduire militaire, la durée de détention de ce permis de conduire est imputée sur la période de stage de 24 mois.

2. La validité des permis de conduire des catégories A2 et B délivrés dans les conditions du premier alinéa du paragraphe 1. n'est prolongée ou renouvelée pour la durée prévue à l'article 87 que si leurs titulaires justifient avoir participé avec succès à un cours de formation d'une journée, dispensé dans un centre de formation agréé à ces fins par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

L'admission à ce cours de formation requiert la détention de la catégorie concernée du permis de conduire depuis trois mois au moins.

La participation à ce cours est constatée au vu d'un certificat délivré par le centre agréé. La délivrance de ce certificat peut être refusée aux conducteurs stagiaires ayant fait preuve d'un désintéret manifeste aux cours dispensés ou ayant fait preuve d'un manque manifeste d'habileté dans plus de la moitié des cours de la partie pratique de l'enseignement à dispenser.

La délivrance de ce certificat est mentionnée sur le permis de conduire; le ministre des Transports en est informé.

Les matières de cet enseignement, qui s'étend sur 7 heures, comportent une partie théorique et des épreuves pratiques dont le programme est arrêté par le ministre des Transports; la durée de la partie théorique ne doit pas excéder une heure et demie. Le prix, hors taxe sur la valeur ajoutée, est de «143,78 euros» du lundi au vendredi, et de «156,17 euros» les samedi, dimanche et jours fériés ou chômés au nombre-indice valable au 1.1.1995, chaque variation de 2,5% points de ce nombre-indice donnant de plein droit lieu à une adaptation tarifaire proportionnelle.

La prolongation ou le renouvellement des permis de conduire selon les dispositions de l'article 87 peut se faire au cours du dernier mois de validité du permis de conduire et met de plein droit fin aux conditions de la période de stage, hormis les hypothèses des paragraphes 3. et 4. Cependant lorsqu'une procédure de prolongation ou de renouvellement de la période de stage est en cours au moment de l'expiration du permis de conduire établi dans les conditions du premier alinéa du paragraphe 1., la validité de ce permis est prolongée pour un terme de six mois aux conditions de la période de stage.

3. Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article 90 et par dérogation aux dispositions prévues au paragraphe 2. ci-dessus la période de stage peut être prolongée ou renouvelée par le ministre des Transports pour une durée maximale de 24 mois s'il est constaté à charge de l'intéressé des faits qui font admettre qu'il n'offre pas les garanties nécessaires à la sécurité routière. Seuls des faits commis pendant la période de stage seront pris en considération.

Une interdiction de conduire judiciaire ou un retrait administratif du permis de conduire prolonge la période de stage pour la durée de l'interdiction judiciaire ou du retrait administratif.

Dans des cas dûment motivés, notamment pour des raisons d'ordre médical, la période de stage peut être prolongée ou renouvelée par le ministre des Transports, à la demande expresse de l'intéressé.

La prolongation ou le renouvellement de la période de stage donnent lieu à une inscription sur le permis de

conduire. Cette inscription, qui est faite par le procureur général d'Etat dans le cas d'une interdiction de conduire judiciaire et par le ministre des Transports dans les autres cas, comporte l'obligation pour les intéressés d'observer les prescriptions du deuxième alinéa du paragraphe 1.

La durée de validité d'un permis de conduire est de plein droit prorogée pour le terme de la prolongation ou du renouvellement de la période de stage.

4. Pendant la période probatoire prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 2 de la loi du 14 février 1955 précitée, les intéressés sont tenus d'exhiber sur réquisition un carnet de période probatoire destiné à informer le ministre des Transports en cas d'avertissement taxé ou de procès-verbal pour infraction à la législation routière.

La forme et l'usage du carnet de période probatoire sont ceux prévus au paragraphe 1. du présent article pour le carnet de stage.

Il est fait mention de la durée de la période probatoire sur le permis de conduire.

Le ministre des Transports peut faire dépendre la restitution définitive du permis de conduire de l'obligation pour le conducteur placé sous le régime de la période probatoire de participer au cours prévu au paragraphe 2. La présentation du certificat de participation met de plein droit fin à l'application des conditions de la période probatoire.

G . – L'échange et la transcription de permis de conduire

Art. 84.

(1) Les permis de conduire délivrés par les autorités d'un autre État membre de l'Espace Économique Européen et qui sont en cours de validité, sont reconnus sans préjudice du paragraphe 6. de l'article 176, lorsque le titulaire acquiert sa résidence normale au Luxembourg.

Sans préjudice des dispositions de l'article 91, paragraphe 3., le titulaire d'un permis de conduire en cours de validité délivré par un autre État membre de l'Espace Économique Européen qui a établi sa résidence normale au Luxembourg peut à tout moment échanger ce permis contre un permis de conduire luxembourgeois ou le faire enregistrer.

L'échange comporte l'obligation pour le titulaire de remettre le ou les permis de conduire valables ou périmés qui sont encore en sa possession.

(2) Les permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Économique Européen, correspondant aux catégories A, A2, A1, AM, B, BE ou F du permis de conduire luxembourgeois et délivrés par les autorités d'un pays qui est partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949, approuvée par la loi du 22 juillet 1952, ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 sont transcrits en permis de conduire luxembourgeois dans les conditions suivantes :

- a) Le titulaire du permis de conduire doit résider depuis au moins 185 jours au Luxembourg ;
- b) Les permis de conduire présentés à la transcription doivent être en cours de validité le jour du dépôt de la demande en transcription ;
- c) Le titulaire du permis de conduire ne doit pas faire l'objet d'une mesure de suspension, de retrait ou d'annulation du droit de conduire ;
- d) La demande en transcription doit être déposée endéans un délai de douze mois à compter de l'établissement de la résidence du titulaire au Luxembourg.

Sans préjudice des dispositions retenues sous c), la transcription des permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Économique Européen et qui ne sont plus en cours de validité le jour de

dépôt de la demande requiert la réussite à un examen de contrôle. Il en est de même pour la transcription des permis de conduire dont les demandes en transcription ont été déposées après le délai prévu sous d).

La transcription des permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Économique Européen, correspondant aux catégories C1, C, D1, D, CE, C1E, DE, D1E du permis de conduire luxembourgeois et délivrés par les autorités d'un pays qui est partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949, approuvée par la loi du 22 juillet 1952, ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 est subordonnée à la réussite à un examen de contrôle.

Les examens de contrôle visés ci-dessus répondent aux modalités de l'article 81, paragraphe 3 ., et comportent une partie théorique et une partie pratique.

Les permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Économique Européen qui n'ont pas été transcrits en permis de conduire luxembourgeois endéans le délai de douze mois qui suit l'établissement de la résidence du titulaire au Luxembourg ne sont plus valables pour la conduite d'un véhicule automoteur sur le territoire du Luxembourg.

Afin de vérifier la condition de résidence dans le cadre de la procédure administrative pour une transcription, la date inscrite dans le registre national des personnes physiques fait foi. Pour les demandeurs d'asile ou de protection internationale, la date d'établissement du premier titre de séjour sera retenue.

La transcription des permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Économique Européen est subordonnée à la condition pour son titulaire d'avoir résidé ou d'avoir été inscrit comme étudiant pendant 185 jours dans le pays de délivrance du permis de conduire.

La transcription des permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Économique Européen qui n'est pas partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949, approuvée par la loi du 22 juillet 1952, ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975, est refusée.

Les personnes qui sollicitent un permis de conduire luxembourgeois doivent produire les pièces visées à l'article 78 ; la production de la pièce spécifiée sous 3) de l'article 78 n'est requise qu'en cas d'examen ou de réexamen pratique. En vue de la transcription, le titulaire du permis doit remplir les conditions d'âge prévues à l'article 73.

La délivrance d'un permis de conduire luxembourgeois par voie de transcription d'un permis de conduire émis par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Économique Européen comporte l'obligation pour son titulaire de remettre l'original ou les originaux du ou des permis de conduire valables ou périmés qui sont encore en sa possession.

(3) Les permis de conduire militaires luxembourgeois valables, correspondant aux catégories A, A2, A1, AM, BE, CE, C1E, DE, D1E ou F du permis de conduire civil, peuvent être transcrits sans examen, pourvu que les conditions d'âge de l'article 73 soient remplies, et que l'intéressé produise avec sa demande les pièces spécifiées à l'article 78 sous 1), 2), 4) et 5).

Pour l'obtention d'un permis de conduire « instructeur », le détenteur d'un permis de conduire militaire luxembourgeois doit justifier d'une formation équivalente à celle qui est prescrite à l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs pour être admis à l'examen du permis de conduire « instructeur ».

(4) Les permis de conduire luxembourgeois délivrés soit en échange de permis délivrés par un autre État membre de l'Espace Économique Européen, soit par voie de transcription de permis délivrés par un pays tiers à l'Espace Économique Européen, portent la mention de cet échange ou de cette transcription.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut à tout moment vérifier l'authenticité des permis de conduire présentés à l'échange, à la transcription ou à l'enregistrement. Pour vérifier l'authenticité des permis de conduire, le ministre sollicite, le cas échéant, l'aide d'un service spécialisé dans la détection de la fraude documentaire.

En cas de doute, la présentation des originaux des documents justificatifs, y compris des permis de conduire, peut être exigée dès le dépôt de la demande.

Les permis de conduire étrangers qui ont été échangés ou transcrits sont renvoyés aux autorités compétentes du pays de leur délivrance tout en indiquant le motif de l'échange ou de la transcription.

(5) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 2, les permis de conduire émis par les autorités compétentes du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, correspondant aux catégories C1, C, D1, D, CE, C1E, DE, D1E du permis de conduire sont transcrits sans examen de contrôle.

Les titulaires d'un permis de conduire délivré par les autorités compétentes du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord qui ont leur résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg doivent procéder endéans un délai de 12 mois à la transcription de leur permis de conduire. Les demandes en transcription qui ont été déposées après un délai de douze mois, requièrent la réussite à un examen de contrôle répondant aux modalités de l'article 81, paragraphe 3 et comportent une partie théorique et une partie pratique.

Les dispositions de ce paragraphe sont également applicables aux permis de conduire délivrés par les autorités compétentes de Gibraltar, de Guernesey, de Jersey et de l'île de Man. Ils entreront en vigueur le jour où le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, conformément à l'article 50, paragraphe 3, du Traité sur l'Union européenne, se retire de l'Union européenne sans qu'un accord, visé à l'article 50, paragraphe 2, du Traité, ait été conclu

H. – Les formations relatives au permis à points

Art. 85.

1. L'objet des formations dont question aux paragraphes 3 et 4 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée consiste à renforcer la prise de conscience des participants pour les dangers de la circulation routière et le sens des responsabilités requis de la part des conducteurs, tout en tenant dûment compte du comportement individuel des participants et des infractions que ceux-ci ont commises; les programmes de formation peuvent être adaptés en conséquence.

2. La partie théorique et la partie pratique des formations visées sont conçues pour être complémentaires l'une de l'autre et pour être agencées selon une même logique pédagogique répondant à l'objectif déterminé au paragraphe premier.

Les parties théoriques et pratiques sont subdivisées en ateliers de formation comportant chacun une ou plusieurs unités d'instruction. La durée d'une unité est de 45 minutes. L'ordre de passage dans les ateliers de formation a lieu selon la logique pédagogique des programmes enseignés. Les formations sont dispensées en langue luxembourgeoise, allemande et française.

En vue de leur enseignement les programmes de formation afférents font l'objet de l'accord préalable du ministre des Transports.

Les modalités de formation prévues au chapitre III du règlement grand-ducal du 8 mai 1999 relatif aux matières de la formation complémentaire de l'instruction préparatoire au permis de conduire ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cette formation s'appliquent également à la formation prévue par le présent article.

Le ministre des Transports fait établir une copie du dossier du permis de conduire des personnes susceptibles de prendre part à cette formation qui contient l'ensemble des éléments d'information utiles pour le chargé de cours. Ce dossier est remis à l'intéressé sur sa demande.

La partie théorique est enseignée par des chargés de cours qui sont titulaires d'un diplôme universitaire en psychologie, agréés par le ministre des Transports et travaillant sous la responsabilité de l'exploitant du centre de formation pour conducteurs.

En vue de participer à la partie pratique de la formation, l'intéressé est autorisé à conduire le véhicule prévu pour servir à cet effet sur le trajet le plus court entre le lieu de sa résidence normale et le centre de formation pour conducteurs. Pour ce faire, l'intéressé doit pouvoir présenter une convocation émise par l'exploitant du centre de formation.

La partie pratique est effectuée au moyen de véhicules correspondant à la catégorie B du permis de conduire.

Toutefois, si l'intéressé n'est pas titulaire de la catégorie B, la formation précitée est effectuée:

- au moyen d'un motocycle correspondant à la catégorie A, lorsque l'intéressé est titulaire de cette catégorie;
- au moyen d'un motocycle correspondant à la catégorie A2, lorsque l'intéressé est titulaire de cette catégorie sans détenir la catégorie A;
- au moyen d'un motocycle correspondant à la catégorie A1, lorsque l'intéressé est titulaire de cette catégorie sans détenir respectivement la catégorie A ou la catégorie A2;
- au moyen d'un cyclomoteur, lorsque l'intéressé est titulaire de la catégorie AM sans détenir respectivement les catégories A, A2, A1 ou F;
- au moyen d'un tracteur, lorsque l'intéressé est titulaire de la catégorie F sans détenir respectivement les catégories A, A2 ou A1.

La participation au cours est constatée par un certificat délivré par le centre de formation. Le certificat mentionne, le cas échéant, le désintérêt manifeste aux cours dispensés, le manque manifeste de prise de conscience des dangers de la circulation routière, le manque manifeste du sens des responsabilités, requis de la part des conducteurs ou encore l'inhabileté évidente au cours des exercices pratiques. Une copie du certificat est adressée au ministre des Transports.

3. La formation prévue au paragraphe 3 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée s'étend sur dix-huit unités d'instruction réparties sur cinq jours. Elle comprend un audit individuel de conduite, une instruction théorique et un cours pratique ainsi qu'une évaluation finale de la prise de conscience et des expériences acquises pendant la formation.

L'audit individuel de conduite est effectué par un instructeur agréé et comprend deux unités d'instruction. A la suite de l'audit, l'instructeur établit un rapport destiné à être évalué et utilisé ultérieurement par le psychologue agréé dispensant l'enseignement théorique.

L'instruction théorique comprend douze unités d'instruction visant notamment à faire connaître aux participants les principales causes et circonstances des accidents, à les sensibiliser aux conséquences des accidents et à faire comprendre les enjeux sociaux de la sécurité routière ainsi qu'à analyser avec eux l'attitude générale et individuelle par rapport au respect des règles de la circulation routière et le bien-fondé de celles-ci. Elle est axée autour:

- d'une thérapie de groupe dans laquelle sont exposés et discutés les attitudes et comportements individuels aux fins d'accroître la prise de conscience des causes à l'origine des infractions commises, et

- d'un enseignement individualisé spécial traitant plus particulièrement de la nature des infractions à l'origine de la suspension du droit de conduire dont ont fait l'objet les participants à la formation.

Les cours pratiques sont subdivisés en quatre unités d'instruction . Ils consistent dans des exercices de conduite répondant aux matières de la formation complémentaire énoncée au règlement grand-ducal du 8 mai 1999 précité ainsi que des lois physiques agissant sur un véhicule en mouvement. Les démonstrations qui peuvent les compléter ont notamment pour objet de rendre les participants conscients de la gravité des conséquences potentielles du non-respect des règles de la circulation routière. Une unité d'instruction sera spécialement réservée aux effets sur le comportement d'un conducteur de la consommation d'alcool, de produits hallucinogènes et de drogues ainsi que de substances médicamenteuses à caractère toxique, soporifique ou psychotrope.

4. La formation prévue au paragraphe 4 . de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée s'étend sur une durée d'un jour, elle est subdivisée en huit unités d'instruction, et elle comprend une évaluation finale de la prise de conscience et des expériences acquises pendant les cours.

La partie théorique comprend quatre unités d'instruction portant notamment sur l'enseignement des facteurs généraux de la sécurité routière dont question au quatrième alinéa au paragraphe 3.

La partie pratique est subdivisée en quatre unités d'instruction. Elle consiste dans des exercices de conduite répondant aux matières de la formation complémentaire énoncées au règlement grand-ducal du 8 mai 1999 précité ainsi que des lois physiques agissant sur un véhicule en mouvement. Les exercices et les démonstrations qui peuvent les compléter, ont principalement pour objet de rendre les participants conscients de la gravité des conséquences potentielles du non-respect des règles de la circulation routière.

5. Le prix, hors taxe sur la valeur ajoutée, est de 400 euros pour la formation prévue au paragraphe 3 . et de 190 euros pour la formation prévue au paragraphe 4, au nombre indice valable au 1er janvier 2001, toute variation de 2,5% points de ce nombre indice donnant de plein droit lieu à une adaptation tarifaire proportionnelle.

«I. – Le permis de conduire militaire»

Art. 86.

Tout conducteur d'un véhicule automoteur ou d'un ensemble de véhicules couplés de l'Armée doit être titulaire d'un permis de conduire militaire délivré après examen par le commandant de l'Armée.

Le permis qui est exclusivement limité à la conduite des véhicules automoteurs et des ensembles de véhicules couplés de l'Armée, peut être établi pour les catégories prévues aux «articles 76, 76bis et 76ter» ainsi que pour la catégorie "instructeur". La catégorie F du permis de conduire militaire est valable pour la conduite de véhicules automoteurs chenillés ou semi-chenillés avec ou sans remorque.

Le seuil d'âge pour accéder au permis de conduire militaire est fixé à 18 ans, sauf pour les catégories B, BE, C1 et C1E pour lesquelles il est fixé à 17 ans et demi.

Les dispositions du paragraphe 3 . de l'article 79, celles du deuxième alinéa du paragraphe 1. de l'article 83 et celles de l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs ne s'appliquent pas au permis de conduire militaire.

«J. – La durée de validité du permis de conduire»

Art. 87.

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 83 relatives à la durée de validité du permis de conduire pendant la période de stage, la durée de validité des permis de conduire des catégories A, A1, A2, AM, B, BE et F est de dix ans, sans dépasser l'âge de 70 ans des titulaires.

A partir de l'âge de 70 ans des titulaires, ces permis ne sont plus renouvelés que pour une durée maximum de cinq ans, sans que la durée de validité dépasse l'âge de 80 ans des titulaires. A partir de l'âge de 80 ans des titulaires, ces permis ne sont plus renouvelés que pour une durée maximum de deux ans.

Pour obtenir le renouvellement de son permis de conduire, le titulaire doit présenter au ministre ayant les Transports dans ses attributions, avec sa demande, la pièce spécifiée sous 5) de l'alinéa 2 de l'article 78. Toutefois, en vue du renouvellement de son permis de conduire au-delà de l'âge de 60 ans, le titulaire doit présenter en outre avec sa demande, le certificat médical dont question sous 1) de l'alinéa 2 de l'article 78.

2. Les permis de conduire des catégories C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 et D1E ont une durée de validité de 5 ans sans dépasser l'âge de 70 ans des titulaires.

A partir de l'âge de 70 ans de leurs titulaires, ces permis ne sont plus renouvelés que pour une durée de trois ans sans que la durée de validité puisse dépasser 75 ans. A partir de l'âge de 75 ans de leurs titulaires, les permis des catégories C, CE, D, DE, D1 et D1E ainsi que les permis de conduire «instructeur» ne sont plus renouvelés; les permis des catégories C1 et C1E ne sont plus renouvelés que d'année en année.

Pour obtenir le renouvellement de son permis de conduire, le titulaire doit présenter au ministre ayant les Transports dans ses attributions, avec sa demande, les pièces spécifiées sous 1) et 5) de l'alinéa 2 de l'article 78.

Pour les permis de conduire dont la durée de validité d'une ou de plusieurs catégories est venue à échéance il y a plus de 6 ans, le renouvellement requiert la réussite à un examen de contrôle. L'examen de contrôle qui porte sur la ou les catégories à renouveler répond aux modalités du paragraphe 3. de l'article 81.

3. Si la production de l'extrait du casier judiciaire demande plus d'un mois, ou si une enquête judiciaire s'impose, un permis de conduire d'une durée de validité limitée à 3 mois peut être délivré. Il en est de même, lorsque, en cas de renouvellement du permis de conduire, la production d'un certificat médical demande plus d'un mois.

K. – (...)

Art. 88.

K. – L'interdiction de conduire judiciaire

Art. 89.

L'exécution de toute interdiction de conduire judiciaire doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire aura acquis l'autorité de la chose jugée.

En cas d'une interdiction de conduire judiciaire ne dépassant pas neuf mois non conditionnels, son exécution pourra se faire en deux temps, mais en tout cas endéans les deux ans à partir du jour où la décision judiciaire aura acquis l'autorité de la chose jugée.

Dans les cas prévus à l'alinéa 2 du paragraphe 2 de l'article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, l'exécution de toute interdiction de conduire judiciaire doit être commencée dans l'année à partir du jour de l'élargissement du condamné.

A la fin de l'interdiction de conduire judiciaire, le procureur général d'Etat fait restituer le permis de conduire à l'intéressé. La personne ayant encouru une interdiction de conduire judiciaire s'étendant à des véhicules autres que les véhicules automoteurs ou à des «cyclo-moteurs», doit sur première réquisition présenter sa carte d'identité au procureur général d'Etat qui y fait mention de l'interdiction.

Art. 90.

1. Les mesures administratives à prendre à l'égard de requérants ou de titulaires de permis de conduire sous les conditions prévues sous 1), 2), 3), 5) et 6) de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée exigent au préalable une enquête administrative effectuée par la police grand-ducale à la demande du ministre ayant les Transports dans ses attributions ainsi qu'un avis motivé de la commission spéciale des permis de conduire.

Cette commission est instituée par le ministre des Transports; elle est composée pour chaque affaire de trois membres et elle a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre l'intéressé dans ses explications et moyens de défense, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix.

A ces fins, le ministre des Transports adresse quinze jours au moins avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un avocat.

Si l'intéressé ne comparaît pas devant la commission spéciale malgré deux convocations par lettre recommandée la procédure déterminée ci-dessus est faite par défaut.

Le ministre des Transports prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission spéciale.

2. 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 «cyclo-moteur», il est institué une commission médicale dont les membres sont nommés par le ministre des Transports.

Avant de pouvoir restreindre l'emploi ou la validité des permis de conduire, refuser leur octroi, leur renouvellement ou leur transcription, les suspendre ou les retirer, le ministre des Transports adresse quinze jours au moins avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter soit seul, soit assisté par un médecin de son choix. Si l'intéressé ne comparaît pas devant la commission médicale malgré deux convocations par lettre recommandée, la procédure est faite par défaut.

La commission, composée pour chaque affaire de trois membres, a pour mission d'entendre l'intéressé dans ses explications, de dresser procès-verbal et d'émettre un avis motivé pris à la majorité des voix. Elle donne un avis motivé au ministre des Transports. Dans cet avis elle indique également les cas où le port d'un appareil spécial ou l'aménagement spécial du véhicule s'impose et se prononce sur le mode d'aménagement du véhicule.

La commission se prononce sur les inaptitudes ou incapacités permanentes ou temporaires d'ordre physique ou psychomental des personnes visées à l'alinéa qui précède en se basant sur le résultat de son examen médical ainsi que sur les rapports d'expertise fournis par des médecins-experts spécialement chargés ou sur des certificats médicaux versés par les personnes examinées.

Les frais d'expertise sont à charge des personnes intéressées.

Le ministre des Transports prend sa décision sur le vu de l'avis de la commission médicale.

3. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 4 . du présent article, l'arrêté pris par le ministre en charge des Transports sur base du paragraphe 1^{er} de l'article 2 modifié ou du paragraphe 3 . de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée qui porte retrait pur et simple ou suspension du droit de conduire dans le cadre du permis à points, est notifié à la personne intéressée par la police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son ou ses permis de conduire aux membres de la police grand-ducale, chargés de l'exécution de la décision et donne lieu au signalement de l'intéressé.

Les dispositions du premier alinéa s'appliquent aux titulaires d'un permis de conduire délivré au Grand-Duché de Luxembourg ainsi qu'aux titulaires d'un permis de conduire délivré par les autorités compétentes d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen qui ont leur résidence normale au Luxembourg et qui n'ont pas fait procéder à la transcription de ce permis.

Il en est de même lorsqu'il s'agit d'un permis de conduire qui a été délivré par les autorités compétentes d'un Etat membre de l'Espace Economique Européen, et dont le titulaire a sa résidence normale au Luxembourg.

Lorsque la suspension du droit de conduire s'applique à une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, elle donne lieu au signalement de l'intéressé et comporte pour ce dernier l'interdiction de conduire un véhicule automoteur ou un cyclomoteur sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg pendant la durée où la suspension produit ses effets. Dans ce cas la notification de l'arrêté ministériel portant suspension est valablement faite sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception à l'adresse de la personne intéressée. Est considérée comme adresse de la personne intéressée celle qui figure respectivement sur la décision judiciaire ou l'avertissement taxé qui a entraîné la réduction à zéro du nombre résiduel de points dont le permis de conduire était encore doté.

L'arrêté ministériel de retrait du permis de conduire ou de suspension du droit de conduire devient effectif à partir de sa notification à la personne intéressée par les membres de la police grand-ducale qui procèdent à la même occasion au retrait matériel du permis. En cas de suspension du droit de conduire d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, la suspension produit ses effets à partir de la date où l'intéressé a accepté la lettre recommandée ou, à défaut, à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de refus de l'intéressé d'accepter le pli recommandé ou d'expiration du délai imparti à celui-ci pour retirer le pli recommandé.

L'arrêté ministériel indique les voies de recours, et dans l'hypothèse d'une suspension du droit de conduire, la durée de cette suspension.

L'impossibilité de procéder à la notification de l'arrêté ministériel portant retrait du permis de conduire ou suspension du droit de conduire à la personne intéressée donne lieu au signalement de celle-ci, à la demande du ministre ayant les Transports dans ses attributions.

4. La décision du ministre ayant les Transports dans ses attributions prise sur base du paragraphe 1er de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, qui porte retrait d'une ou de plusieurs catégories, sans pour autant porter retrait de toutes les catégories, est communiquée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception. Il en est de même pour les décisions du ministre en charge des Transports portant restriction de la validité, voire de l'usage du permis de conduire ou prorogation ou renouvellement de la période de stage.

Si l'intéressé accepte la lettre recommandée, il est tenu de se faire délivrer contre remise de son ancien permis de conduire un nouveau permis de conduire endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre. La décision devient effective le jour de la délivrance du nouveau permis de conduire, ou à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée.

La décision du ministre ayant les Transports dans ses attributions prise sur base du paragraphe 1^{er} de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, qui porte retrait du permis de conduire sur base d'une renonciation volontaire au permis de conduire, est communiquée à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception. La décision devient effective le jour de l'acceptation du pli recommandé ou à défaut à partir du jour indiqué par les services postaux comme date de refus de l'intéressé d'accepter le pli recommandé ou d'expiration du délai imparti à la personne concernée pour retirer le pli recommandé.

Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, la notification a lieu dans les conditions du premier alinéa du paragraphe 3.

5. En cas de mainlevée d'une décision administrative de retrait, de refus du renouvellement ou de restriction de l'emploi ou de la validité du permis de conduire, le permis de conduire est restitué par le ministre des Transports. Il en est de même à la fin de la suspension du droit de conduire.

Le ministre en informe la police grand-ducale.

Art. 91.

1. L'examen de contrôle prévu suite au retrait administratif ou au refus de renouvellement du permis de conduire, ou encore à la suspension du droit de conduire, a lieu selon les dispositions ci-après.

Avant la mainlevée du retrait administratif ou la fin de l'interdiction de conduire judiciaire, l'intéressé devra solliciter un certificat d'apprentissage pour se préparer et se présenter, sous l'assistance d'un instructeur agréé, à l'examen.

L'examen théorique peut consister dans des épreuves orales ou écrites.

L'examen pratique consiste dans la conduite d'un véhicule correspondant à la catégorie de permis à restituer; il a lieu selon les conditions du paragraphe 4 de l'article 82.

Dans le cas d'un examen théorique et pratique, la partie théorique précède la partie pratique.

L'échec à un examen théorique ou pratique prévu au présent article place l'intéressé dans la situation d'un candidat ayant échoué à l'épreuve théorique ou pratique de l'examen du permis de conduire prévu à l'article 82.

2. Pendant la période probatoire prévue au paragraphe 1^{er} de l'article 2 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, les intéressés sont tenus d'exhiber sur réquisition un carnet de période probatoire destiné à informer le ministre des Transports en cas d'avertissement taxé ou de procès-verbal pour infraction à la législation routière.

La forme et l'usage du carnet de période probatoire sont ceux prévus par l'article 83 pour le carnet de stage. Il est fait mention de la durée de la période probatoire sur le permis de conduire.

3. Toute extension du droit de conduire à d'autres catégories, toute restriction du droit de conduire par décision judiciaire ou administrative qui comporte une inscription sur le permis de conduire, ainsi que toute restitution du permis de conduire après une interdiction de conduire judiciaire ou un retrait du droit de conduire par décision administrative obligent le titulaire d'un permis de conduire établi par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, à échanger ce permis contre un permis de conduire luxembourgeois. Cet échange comporte la remise du permis de conduire étranger ainsi que la production par l'intéressé d'une photographie répondant aux critères sous 5) du deuxième alinéa de l'article 78.

Art. 91bis.

L'exécution de toute interdiction de conduire judiciaire doit être commencée dans l'année à partir du jour où la décision judiciaire est devenue irrévocable.

En cas d'une interdiction de conduire judiciaire ne dépassant pas neuf mois non conditionnels, son exécution pourra se faire en deux temps, mais en tout cas endéans les deux ans à partir du jour où la décision judiciaire est devenue irrévocable.

Dans les cas prévus au deuxième alinéa du chiffre 2. de l'article 13 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée, l'exécution de toute interdiction de conduire judiciaire doit être commencée dans l'année à partir du jour de l'élargissement du condamné ou de l'expiration d'une suspension du droit de conduire.

A la fin de l'interdiction de conduire judiciaire, le procureur général d'Etat fait restituer le permis de conduire à l'intéressé.

La personne ayant encouru une interdiction de conduire judiciaire s'étendant à des véhicules autres que les véhicules automoteurs ou à des cyclomoteurs, doit sur première réquisition présenter sa carte d'identité au procureur général d'Etat qui y fait mention de l'interdiction.

Art. 91ter.

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 10 février 1999)

III^e section. – Du certificat d'immatriculation, du certificat d'identification et de la vignette de conformité

Art. 92.

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

Art. 93.

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

Art. 93bis.

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

Art. 94.

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

Art. 94bis.

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

Art. 94ter.

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

Art. 95.

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

Art. 96.

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016)

Le modèle du certificat d'immatriculation est reproduit ci-après.

IV^e section. – De la vignette fiscale

Art. 97.

Tout véhicule soumis à la taxe sur les véhicules routiers doit être couvert par une vignette fiscale en cours de validité

Tout véhicule automoteur bénéficiant du régime fiscal prévu par les dispositions légales et réglementaires fixant la taxe pour certaines catégories de véhicules routiers à usage nécessairement limité doit en outre être couvert par un volet valable de la feuille du carnet de contrôle dûment rempli pour la journée d'utilisation du véhicule.

V^e section . – Des obligations du conducteur en relation avec le certificat de contrôle technique et la vignette de conformité

Art. 98.

Sans préjudice des dispositions des articles 70 et 173, il est interdit de mettre en circulation un véhicule routier soumis au contrôle technique en vertu des exigences de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 sans qu'il soit couvert par un certificat de contrôle technique ou un document équivalent en cours de validité. De même il est défendu de mettre en circulation un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg mais non soumis au contrôle technique périodique sans qu'il soit couvert par une vignette de conformité en cours de validité. En cas d'infraction à cette prescription, le certificat d'immatriculation ou le certificat d'identification concerné est retiré par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Art. 99.

Lorsque le propriétaire d'un véhicule cède ou vend son véhicule, il doit remettre le certificat de contrôle technique, dernier en date, au nouveau propriétaire.

Chapitre V.- Voies publiques

I^{er} section . – Des compétences en matière de circulation sur la voie publique

Art. 100.

1. Le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions et le ministre ayant les Transports dans ses attributions peuvent ensemble prendre des règlements dans les cas où l'intérêt de la sécurité et de la commodité des usagers de la route et des riverains sur des tronçons déterminés de la voirie de l'Etat visés aux alinéas 2 et 3 du paragraphe 2 de l'article 5 de la loi précitée du 14 février 1955 requiert l'application de mesures réglementaires pour une durée déterminée.

La durée de ces règlements est limitée à trois mois.

2. Il est institué par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions une commission dénommée Commission de circulation de l'Etat. Cette commission est chargée, en matière de circulation et d'infrastructures routières, de l'étude et de l'élaboration des lois et des règlements ainsi que de l'étude de sujets d'ordre général ou particulier, notamment de l'étude des mesures de sécurité et de police, en vue d'émettre en la matière des avis motivés. Un arrêté ministériel en détermine l'organisation et la composition.

II^e section . – Des obstacles à la circulation

Art. 101.

Sans préjudice des dispositions des articles 102 à 102ter, il est interdit:

- de jeter, de déposer ou de laisser tomber sur la voie publique des débris, de la terre, des matériaux, des objets ou des matières quelconques pouvant gêner la circulation ou la rendre dangereuse;
- de jeter, de déposer ou de laisser tomber sur la voie publique ainsi que de distribuer ou de faire distribuer d'un véhicule en marche des objets de publicité ou des feuilles de réclame;
- d'apposer ou de faire apposer des objets de publicité ou des feuilles de réclame à des véhicules automoteurs qui appartiennent à des tiers et qui stationnent ou parquent sur la voie publique;
- de détériorer la voie publique par quelque moyen que ce soit;
- d'encombrer les trottoirs s'il ne reste pas au minimum un passage libre de 1 mètre pour les usagers autorisés à y circuler conformément à l'article 103 ; en l'absence de trottoir, l'obligation de ménager

un passage libre d'au moins 1 mètre vaut également à l'intérieur des agglomérations pour les accotements praticables de la voie publique;

- de gêner la circulation sur les trottoirs par des stores baissés jusqu'à moins de 2m du sol et jusqu'à moins de 0,25m du bord extérieur du trottoir.

Si tout ou partie d'un chargement tombe sur la voie publique, il doit être immédiatement enlevé ou rechargé. Le conducteur doit prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation.

Art. 102.

1. La signalisation d'un chantier incombe à celui qui crée le chantier. Toutefois, les signaux qui ont un effet d'interdiction, de restriction ou d'obligation doivent être mis en place par l'autorité compétente ou sous sa surveillance. Si celui qui crée un chantier reste en défaut de mettre la signalisation en place conformément aux prescriptions, il y est suppléé aux frais du défaillant.

L'accès aux chantiers est interdit aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier.

2. La mise en place d'un chantier est soumise aux dispositions suivantes:

- a) Les chantiers sont indiqués par les signaux A,15 ou A,21; dans le cas d'un chantier mobile, lesdits signaux sont complétés par un panneau additionnel portant l'inscription 'Chantier mobile'.
- b) Les chantiers dont le côté jouxte une partie de la voie publique ouverte à la circulation, sont délimités de ce côté par une signalisation appropriée dès lors que la sécurité de la circulation l'exige. Sur autoroute cette signalisation comprend le signal E,24ca adapté.
- c) Lorsque la sécurité de la circulation l'exige, les signaux sont annoncés en amont à distance adéquate par une signalisation d'approche qui reprend les signaux respectifs complétés par un panneau additionnel portant l'inscription de la distance qui sépare les signaux de l'endroit à partir duquel ils s'appliquent.
- d) Lorsque les conditions de visibilité sont réduites, notamment de jour en raison des conditions atmosphériques ou de nuit, le balisage des chantiers comprend des lampes de chantier de couleur orange ou jaune. Sur autoroute ces lampes se présentent sous forme de feux clignotant en enfilade. Sur les autres voies publiques elles sont à feu continu. En présence d'un éclairage public de ces dernières voies, elles peuvent aussi être à feu clignotant. Les lampes sont placées de façon à délimiter le chantier par rapport à la partie de la chaussée ouverte à la circulation.
- e) Lorsque la mise en place ou la bonne marche d'un chantier, ou la sécurité et la fluidité de la circulation à l'occasion d'un chantier sont ou risquent d'être entravées, le stationnement est interdit aux endroits visés, à l'exception du stationnement des véhicules utilisés en relation avec le chantier. Cette interdiction est indiquée par le signal C,18 complété par un panneau additionnel se référant à la présente disposition. Les dispositions de l'article 116 sont, le cas échéant, d'application.
- f) La levée des dispositions d'interdiction, de restriction ou d'obligation applicables dans le cadre d'un chantier est indiquée, selon le cas, par le signal C,17a, C,17b ou C,17c. Dans le cas d'une interdiction de stationnement, elle est indiquée conformément à l'article 107, chapitre VI.
- g) Les signaux et les marques sont mis en place conformément aux dispositions des articles 107 à 110, 113 ainsi que 126 et 139. Hormis les signaux colorés lumineux, les signaux sont à surface rétroréfléchissante.
- h) Sans préjudice des dispositions de l'article 113, l'effet des signaux d'indication E,1a à E,10a et E,21d à E,22ca, des signaux applicables à une ou plusieurs voies d'une chaussée comportant plusieurs voies de circulation dans le même sens G,1a à G,5b ainsi que des panneaux additionnels complétant,

le cas échéant, les signaux routiers peut être suspendu par l'apposition sur ces signaux et panneaux additionnels de deux bandes rétro-réfléchissantes de couleur rouge. Les bandes ont une largeur minimale de 5cm et sont apposées en forme de croix de Saint-André par l'autorité compétente pour la gestion de la voie publique concernée ou sous sa surveillance.

3. Les agents de l'Administration des Ponts et Chaussées, qui relèvent de la carrière du cantonnier, conformément à la loi modifiée du 3 août 2010 portant réorganisation de l'Administration des Ponts et Chaussées, ainsi que les agents communaux qui relèvent de la carrière du cantonnier, de l'artisan ou de l'expéditionnaire technique, conformément au règlement grand-ducal modifié du 4 avril 1964 portant assimilation des traitements des fonctionnaires des communes, syndicats de communes et établissements publics placés sous la surveillance des communes, à ceux des fonctionnaires de l'Etat, peuvent régler la circulation lorsque la mise en place ou la bonne marche d'un chantier, ou la sécurité ou la fluidité de la circulation à l'occasion d'un chantier, sont ou risquent d'être entravées.

Dans l'accomplissement de cette mission, les agents dont question au présent paragraphe doivent porter les insignes de leur fonction de façon visible et sans confusion possible de jour comme de nuit.

La compétence des agents communaux est limitée à la voirie normale de l'Etat et à la voirie communale relevant de la compétence de la commune à laquelle ils sont affectés.

4. Les agents dont question au paragraphe 3. doivent avoir participé à une formation spécifique dont les modalités sont arrêtées par le ministre ayant les Travaux publics dans ses attributions.

Art. 102bis.

Les chantiers fixes dont la bonne marche requiert que la circulation soit soumise à des dispositions ayant un effet d'interdiction, de restriction ou d'obligation autre que celui de la disposition de l'article 102 sous 2. concernant l'interdiction de stationnement, doivent faire l'objet de mesures réglementaires prises en conformité avec les dispositions de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée et de l'article 100 du présent arrêté, dès lors que ces chantiers restent en place sur la voie publique plus de 12 heures.

Cette disposition s'applique également aux chantiers fixes établis à la suite d'un cas de force majeure, et dont la bonne marche requiert que la circulation soit soumise aux mêmes dispositions, dès lors que ces chantiers restent en place sur la voie publique au-delà d'une durée de 72 heures.

Art. 102ter.

Pour les chantiers mobiles dont la bonne marche requiert que la circulation soit soumise à des règles de circulation et de signalisation autres que la disposition de l'article 102 sous 2. concernant l'interdiction de stationnement, les dispositions du présent article sont d'application. Il en est de même des chantiers fixes dont la bonne marche requiert que la circulation soit soumise aux mêmes règles dès lors que ceux-ci sont soit en place sur la voie publique moins de 12 heures, soit établis à la suite d'un cas de force majeure et restent dans ce cas en place sur la voie publique pour une durée de moins de 72 heures.

1. Lorsque le chantier entrave complètement la circulation sur la chaussée d'une voie publique autre qu'une autoroute, l'accès à la chaussée est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des conducteurs investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier; cette disposition est indiquée par le signal C,2a.
2. Lorsque le chantier entrave complètement la circulation sur la chaussée d'une autoroute et que la circulation empruntant la chaussée entravée est dirigée sur la chaussée à contresens, sans préjudice des dispositions de l'article 156bis, paragraphe 1er, alinéa 4:
 - le tracé des voies de circulation est indiqué par le signal G,5b adapté;
 - l'approche d'une section de route où la circulation se fait dans les deux sens et sur la même chaussée

est indiquée par le signal A,19.

3. Lorsque le chantier entrave partiellement la circulation sur la chaussée d'une voie publique autre qu'une autoroute
 - le rétrécissement de la chaussée est indiqué par les signaux A,4a ou A,4b dans le cas d'un chantier fixe;
 - le contournement obligatoire du chantier est indiqué par le signal D,2, lorsque le chantier est placé dans l'axe d'une chaussée à double sens de circulation;
 - lorsque la partie de la chaussée ouverte à la circulation ne permet pas le croisement des véhicules, la priorité est réglée par des signaux colorés lumineux. Lorsque la visibilité sur le trafic à contresens le permet, la priorité peut être réglée par les signaux B,5 et B,6 ou il peut être renoncé à toute signalisation de priorité. Dans ce dernier cas, les conducteurs qui empruntent la voie à contresens pour contourner le chantier, doivent céder le passage à ceux qui viennent en sens inverse, et ne doivent emprunter la voie à contresens que s'il est possible de parcourir celle-ci sans obliger les conducteurs qui viennent en sens inverse à s'arrêter.
4. Lorsque le chantier entrave partiellement la circulation sur la chaussée d'une autoroute, et sans préjudice des dispositions de l'article 156bis, paragraphe 1^{er}, alinéa 4, le tracé des voies de circulation est indiqué par le signal G,5a adapté.
5. Lorsque la bonne marche du chantier requiert que la circulation soit soumise à une interdiction de dépassement ou à une limitation de la vitesse maximale autorisée, les dispositions des articles 126 et 139 en ce qui concerne les chantiers fixes sont d'application.

III section. – Des parties réservées de la voie publique et des parties de la voie publique à accès limité

Art. 103.

L'accès à la grande voirie, aux gares routières, aux voies des véhicules des services de transports publics, aux voies de tramway, aux pistes cyclables obligatoires, aux pistes cyclables conseillées, aux voies cyclables obligatoires, aux chemins obligatoires pour cyclistes et piétons, aux chemins conseillés pour cyclistes et piétons, aux trottoirs et aux chantiers, ainsi que l'utilisation des passages pour piétons, des passages pour piétons et cyclistes ainsi que des gués pour piétons sont réservés à des catégories d'utilisateurs déterminées, conformément aux articles 2, 102, 107, 156, 156ter et 162quater.

Les trottoirs sont réservés aux piétons, y compris ceux qui conduisent à la main un cycle, une brouette ou une voiture d'enfants.

Art. 104.

1. Lorsque l'accès à certaines parties de la voie publique est réservé à des catégories d'utilisateurs déterminées, ces utilisateurs doivent les emprunter quand elles longent une autre partie de la voie publique et quand elles vont dans le même sens. Toutefois,

- a) les utilisateurs autorisés à emprunter une voie cyclable obligatoire ou une voie de circulation munie du signal D,10 peuvent emprunter les autres voies de circulation de la chaussée, notamment lorsque la voie de circulation qui leur est réservée est encombrée ou impraticable, à condition de respecter les règles relatives à la circulation du présent arrêté;
- b) les conducteurs de cycles qui empruntent une piste cyclable obligatoire ou un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons qui longent une chaussée, peuvent emprunter cette chaussée, lorsque la piste cyclable obligatoire ou le chemin obligatoire sont encombrés ou impraticables.

2. L'accès aux parties de la voie publique réservées à la circulation ou à l'utilisation de certaines catégories d'utilisateurs, est interdit aux autres catégories d'utilisateurs. Toutefois,

- a) les conducteurs des véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, ainsi que les conducteurs des véhicules de la Police grand-ducale utilisés dans le cadre des missions prévues par la loi, peuvent emprunter les parties de la voie publique réservées à la circulation de catégories déterminées d'usagers, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation ;
- b) les conducteurs des véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement ou le déblaiement de la voie publique, l'entretien de l'équipement routier, le ramassage des déchets ou le dépannage ou la réparation d'un véhicule tombé en panne peuvent emprunter les parties de la voie publique réservées à la circulation ou à l'utilisation de catégories déterminées d'usagers, pour autant que leur service l'exige et à condition qu'ils signalent leur intervention au moyen des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44 ; dans le cas d'une voie réservée aux tramways, ils doivent, à l'approche d'un tramway, s'écarter et laisser le passage libre au tramway ;
- c) les piétons, y compris ceux qui conduisent à la main un cycle, une brouette ou une voiture d'enfants, peuvent emprunter les pistes cyclables obligatoires et les pistes cyclables conseillées, lorsqu'il n'y a ni trottoir, ni accotement, ni chemin pour piétons, à condition de céder le passage aux cyclistes ;
- d) les usagers autres que ceux autorisés à emprunter soit une piste cyclable obligatoire, soit une piste cyclable conseillée, soit une voie cyclable obligatoire, soit un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons, soit un chemin conseillé pour cyclistes et piétons, soit un chemin pour cavaliers, soit une chaussée ou une voie de circulation pourvues des signaux D,10 ou D,11, soit un trottoir, peuvent traverser ceux-ci pour accéder aux propriétés riveraines ou à des emplacements de stationnement non autrement accessibles ou pour quitter ceux-ci, à condition de céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent, conformément à l'article 136, sous 5.; les piétons peuvent traverser une partie réservée de la voie publique pour rejoindre une autre partie de la voie publique, à condition de céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent et de respecter par ailleurs les règles relatives à la circulation du présent arrêté, notamment celles de l'article 162 ; les conducteurs peuvent traverser un trottoir lorsqu'à une intersection ce trottoir sépare une voie publique où la vitesse maximale autorisée n'excède pas 30 km/h de la voie publique sur laquelle elle débouche, à condition de s'approcher du trottoir à vitesse modérée conformément à l'article 137, sous 1., et de céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent, conformément à l'article 136, sous 5.
- e) les usagers autres que ceux autorisés à circuler dans une zone piétonne peuvent traverser celle-ci aux endroits où le signal E,27a est complété par un panneau additionnel portant l'inscription «traversée autorisée», à condition de marquer l'arrêt avant de traverser la zone piétonne et de céder le passage aux piétons qui y circulent, conformément à l'article 136, paragraphe 5.
- f) les usagers autres que ceux autorisés à emprunter un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes ou un gué pour piétons pour traverser la chaussée, peuvent traverser le passage ou le gué dans le sens de leur marche, sous réserve de l'article 142.

Art. 105.

Les conducteurs des véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39 ne sont pas tenus d'observer les interdictions indiquées par les signaux C,2, C,2a, C,3a, C,3b, C,3e, C,4a, C,4b et C,7 pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

Les conducteurs de véhicules destinés au transport de choses et utilisés dans le cadre d'un exercice militaire ne sont pas tenus d'observer une interdiction indiquée par le signal C,3e complété par un panneau additionnel

du modèle 5a portant l'inscription «excepté riverains et fournisseurs», pour autant que le bon déroulement de l'exercice militaire l'exige.

III^e section. – (...)

Art. 106. (...)

IV^e section. – De la signalisation routière

Art. 107.

La signalisation routière comprend les signaux et panneaux suivants:

I. SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER

1. Virage dangereux ou virages dangereux



A,1a

A,1b

Le signal A,1a indique l'approche d'un virage dangereux à gauche ou à droite.

Le signal A,1b indique l'approche d'un double virage ou d'une succession de virages dangereux, dont le premier virage va respectivement à gauche et à droite.

2. Descente dangereuse



A,2

Le signal A,2 indique l'approche d'une descente à forte inclinaison. Le chiffre indique la pente en pourcentage dans sa partie la plus accentuée.

3. Montée à forte inclinaison



A,3

Le signal A,3 indique l'approche d'une montée à forte inclinaison. Le chiffre indique la pente en pourcentage dans sa partie la plus accentuée.

4. Chaussée rétrécie



A,4a



A,4b

Les signaux A,4a et A,4b indiquent l'approche d'un rétrécissement de la chaussée. Le signal A,4a indique un rétrécissement des deux côtés de la chaussée, le signal A,4b un rétrécissement d'un seul côté.

5. Quai ou berge



A,6

Le signal A,6 indique que la voie publique débouche sur un quai ou sur une berge.

6. Profil irrégulier



A,7a



A,7b



A,7c

Le signal A,7a indique l'approche d'un tronçon de voie publique où la chaussée est en mauvais état. Le signal A,7b indique l'approche d'un dos-d'âne ou d'un pont en dos-d'âne.

Le signal A,7c indique l'approche d'un cassis.

7. Chaussée glissante



A,8

Le signal A,8 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où la chaussée risque d'être particulièrement glissante. Un panneau additionnel du modèle 8 peut compléter le signal.

8. Projections de gravillons



A,9

Le signal A,9 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où des projections de gravillons risquent de se produire.

9. Chutes de pierres



A,10

Le signal A,10 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où existe un risque de chutes de pierres ou de présence de pierres sur la chaussée.

10. Approche d'un passage pour piétons



A,11a

Le signal A,11a indique l'approche d'un passage pour piétons.

11. Approche d'un passage pour piétons et cyclistes



A,11b

Le signal A,11b indique l'approche d'un passage pour piétons et cyclistes.

12. Débouché de cyclistes



A,12

Le signal A,12 indique l'approche d'un gué où des cyclistes traversent la chaussée ou d'un endroit où des cyclistes débouchent sur la chaussée.

13. Enfants



A,13

Le signal A,13 indique l'approche d'un tronçon de voie publique souvent fréquenté par des enfants.

14. Passage d'animaux



A,14

Le signal A,14 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où existe un risque que des animaux traversent la chaussée.

15. Travaux



A,15

Le signal A,15 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où des travaux sont en cours.

16. Signalisation lumineuse



A,16a

Le signal A,16a indique l'approche d'un tronçon de voie publique où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux.

17. Visibilité réduite



A,17

Le signal A,17 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où la circulation est entravée ou risque d'être entravée par une visibilité réduite due aux conditions météorologiques ou à d'autres causes.

18. Vent latéral



A,18

Le signal A,18 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où souffle souvent un vent latéral violent.

19. Circulation dans les deux sens



A,19

Le signal A,19 indique l'approche ou le début d'un tronçon de voie publique où la circulation se fait dans les deux sens sur la même chaussée. Le signal est placé à l'issue d'un tronçon de voie publique où la circulation se fait en sens unique; il peut être répété sur le tronçon où la circulation se fait dans les deux sens.

20. Bouchon



A,20a

Le signal A,20a indique l'approche d'un tronçon de voie publique où la circulation est entravée ou risque d'être entravée par un bouchon.

21. Obstruction de la chaussée



A,20b

Le signal A,20b indique l'approche d'un tronçon de voie publique où un ou des véhicules font temporairement obstruction sur la chaussée.

22. Autres dangers



A,21

Le signal A,21 indique l'approche d'un tronçon de voie publique qui comporte ou peut comporter un danger autre que ceux indiqués par les autres signaux d'avertissement de danger.

23. Intersection avec une ou plusieurs routes sans priorité



A,22a



A,22b



A,22c

Les signaux A,22a, A,22b et A,22c indiquent aux conducteurs l'approche d'une intersection où ils bénéficient de la priorité de passage par rapport aux usagers qui circulent sur l'autre ou les autres chaussées de l'intersection. Le symbole indique schématiquement la configuration de l'intersection.

Les signaux A,22a, A,22b et A,22c ne peuvent être mis en place sur la chaussée prioritaire que si les signaux B,1 ou B,2a sont mis en place sur la ou les chaussées non prioritaires de l'intersection.

24. Intersection à priorité de droite



A,23

Le signal A,23 indique l'approche d'une intersection où la priorité de droite est d'application, sans préjudice des dispositions de l'article 136.

25. Intersection à sens giratoire



A,24

Le signal A,24 indique l'approche d'une intersection à sens giratoire.

26. Passage à niveau avec barrières



A,25

Le signal A,25 indique l'approche d'un passage à niveau muni de barrières ou de demi-barrières.

27. Passage à niveau sans barrières



A,26

Le signal A,26 indique l'approche d'un passage à niveau sans barrières ou demi-barrières.

28. Signaux de distance aux passages à niveau



A,27a



A,27b



A,27c

Les signaux A,27a, A,27b et A,27c, qui peuvent compléter les signaux A,25 ou A,26, indiquent, à l'approche d'un passage à niveau, les distances respectives qui séparent le signal du passage à niveau. Les signaux A,27b et A,27c sont placés respectivement aux deux tiers et au tiers de la distance entre le signal A,27a et le passage à niveau.

29. Approche d'une voie réservée aux tramways



A,28

Le signal A,28 indique l'approche d'une intersection avec une voie de tramway.

30. Approche d'un arrêt d'autobus



A,29

Le signal A,29 indique l'approche d'un arrêt d'autobus.

Dispositions générales concernant les signaux d'avertissement de danger

Les signaux A,11a, A,11b et A,16a peuvent être mis en place lorsque la signalisation doit être renforcée pour raisons de visibilité. Le signal A,23 peut être mis en place lorsque la visibilité de l'intersection doit être renforcée.

Les symboles des signaux A,6, A,10, A,11a, A,11b, A,12, A,13, A,14 et A,18 peuvent être inversés, notamment lorsque le danger risque de venir du côté opposé de la chaussée ou lorsque le signal est répété du côté gauche de la chaussée. Les barres des signaux A,27a à A,27c sont inversées lorsque les signaux sont répétés du côté gauche de la chaussée.

Le fond des signaux d'avertissement de danger est blanc. Les signaux reproduits sur les panneaux à signalisation dynamique doivent être conformes aux dispositions du présent chapitre. Toutefois, lorsque les nécessités techniques le justifient, notamment pour permettre une lisibilité satisfaisante, et à condition qu'aucune erreur d'interprétation ne soit possible, les symboles ou inscriptions qui apparaissent en noir sur fond blanc peuvent apparaître en teinte claire sur fond foncé.

Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche; la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches lorsque les supports portent également des signaux colorés lumineux. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise.

Le côté des signaux A,1a à A,26, A,28 et A,29 est au minimum de 600 mm en agglomération, de 900 mm hors agglomération et de 1 .250 mm sur autoroute. Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.

II. SIGNAUX DE PRIORITE

1. Cédez le passage



B,1

Le signal B,1 indique aux conducteurs qu'ils doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dont ils s'approchent.

2. Arrêt



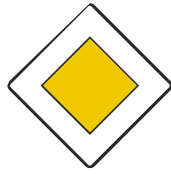
B,2a

Le signal B,2a indique aux conducteurs qu'ils doivent marquer l'arrêt avant de s'engager sur la chaussée dont ils s'approchent et céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur cette chaussée.

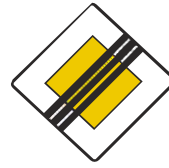
Les conducteurs doivent s'arrêter soit à l'endroit de la marque au sol telle que reprise à l'article 110 sous i), soit, en l'absence d'une telle marque, à l'endroit où ils peuvent observer dans les deux sens la chaussée sur laquelle ils s'engagent.

Aux passages à niveau sans barrières, le signal B,2a indique aux conducteurs qu'ils doivent marquer l'arrêt avant de s'engager sur le passage à niveau et qu'ils doivent se conformer aux dispositions qui précèdent.

3. Route à priorité



B,3



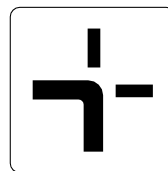
B,4

Le signal B,3 indique aux conducteurs une chaussée sur laquelle ils bénéficient de la priorité de passage à la hauteur des intersections successives de cette chaussée avec d'autres chaussées. Le signal peut être répété à l'approche des intersections de la route à priorité. Il doit être placé à l'approche des intersections où la route à priorité s'infléchit conformément à la rubrique 4 ci-après.

Le signal B,3 ne peut être mis en place que si les signaux B,1 ou B,2a sont mis en place sur la chaussée non prioritaire de l'intersection.

Le signal B,4 indique la fin d'une route à priorité.

4. Panneau de configuration



Le panneau de configuration, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique le tracé d'une route à priorité; il doit compléter les signaux B,1 ou B,2a ainsi que B,3, lorsque la route à priorité s'infléchit de manière que sa continuité n'apparaît pas clairement. Le panneau indique la configuration de l'intersection, la chaussée à priorité étant indiquée d'un trait plus large que celui ou ceux des chaussées non prioritaires.

5. Priorité à la circulation venant en sens inverse



B,5

Le signal B,5 indique à un passage étroit que les conducteurs doivent céder le passage aux conducteurs qui viennent en sens inverse et qu'il leur est interdit de s'engager dans le passage étroit tant qu'il ne leur est pas possible de le traverser sans obliger les conducteurs en sens inverse à s'arrêter.

Ledit signal ne peut être mis en place que si les conducteurs peuvent se voir mutuellement sur toute l'étendue du passage étroit. Le signal B,6 doit être mis en place dans le sens inverse de celui du signal B,5.

6. Priorité par rapport à la circulation venant en sens inverse



B,6

Le signal B,6 indique à un passage étroit que les conducteurs ont la priorité de passage par rapport aux conducteurs qui viennent en sens inverse.

Ledit signal ne peut être mis en place que si les conducteurs peuvent se voir mutuellement sur toute l'étendue du passage étroit. Le signal B,5 doit être mis en place dans le sens inverse de celui du signal B,6.

7. Croix de Saint-André



B,7a



B,7b

En l'absence d'un ou de deux feux rouges clignotants annonçant l'approche d'un train et en l'absence du signal B,2a, les signaux B,7a et B,7b indiquent aux conducteurs qu'ils doivent, à l'approche d'un train, dégager immédiatement la voie ferrée et s'en écarter de manière à laisser le passage au train, sans préjudice de l'article 137, paragraphe 2, alinéa 1^{er}.

Lesdits signaux sont placés aux passages à niveau sans barrières ou sans demi-barrières sur les voies publiques à très faible circulation; le signal B,7a indique un passage à une voie ferrée, le signal B,7b un passage à plus d'une voie ferrée.

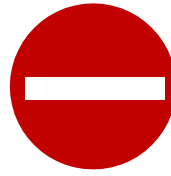
Dispositions générales concernant les signaux de priorité

Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche. Lorsque ces supports portent également des signaux colorés lumineux, la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise.

Le côté du signal B,1 est au minimum de 600 mm en agglomération, de 900 mm hors agglomération et de 1.250 mm sur autoroute. La hauteur du signal B,2a est au minimum de 600 mm en agglomération et de 900 mm hors agglomération; l'inscription «STOP» est au moins égale à un tiers de la hauteur du signal. Le côté des signaux B,3 et B,4 est au minimum de 300 mm en agglomération, de 400 mm hors agglomération et de 500 mm sur autoroute. Le diamètre du signal B,5 est au minimum de 500 mm en agglomération et de 700 mm hors agglomération. Le côté du signal B,6 est au minimum de 400 mm en agglomération et de 700 mm hors agglomération. Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.

III. SIGNAUX D'INTERDICTION ET DE RESTRICTION

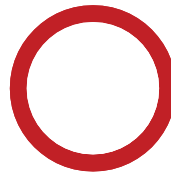
1. Accès interdit



C,1a

Le signal C,1a indique l'interdiction d'accès aux conducteurs de véhicules et d'animaux, auxquels la voie publique est uniquement accessible par la direction opposée. Dans des cas exceptionnels, il peut être dérogé à cette prescription par un panneau additionnel renseignant les véhicules auxquels cette interdiction ne s'applique pas.

2. Circulation interdite dans les deux sens



C,2

Le signal C,2 indique que l'accès est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs.

2a. Route barrée



C,2a

Le signal C,2a indique que l'accès est interdit dans les deux sens aux conducteurs de véhicules et d'animaux. En présence d'un chantier sur le tronçon de voie publique concerné, les conducteurs de véhicules et de machines investis d'une mission de gestion et de contrôle du chantier sont autorisés à y accéder.

Dans le cas d'un chantier, l'inscription du panneau additionnel peut se présenter en caractères blancs sur fond rouge.

3. Interdiction d'accès à une certaine catégorie de véhicules ou d'usagers



C,3a

Le signal C,3a indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs, à l'exception des conducteurs de motocycles à deux roues sans side-car et des conducteurs de cyclomoteurs.



C,3b

Le signal C,3b indique que l'accès est interdit aux conducteurs de motocycles.



C,3c

Le signal C,3c indique que l'accès est interdit aux conducteurs de cycles.



C,3d

Le signal C,3d indique que l'accès est interdit aux conducteurs de cyclomoteurs.



C,3e

Le signal C,3e indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses. L'inscription d'un chiffre de tonnage sur la silhouette du véhicule ou sur un panneau additionnel signifie que l'interdiction ne s'applique que si le poids total maximum autorisé du véhicule, ou de l'ensemble des véhicules couplés, dépasse ce chiffre.



C,3f

Le signal C,3f indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs attelés d'une remorque autre qu'une semi-remorque ou une remorque à un essieu. L'inscription d'un chiffre de tonnage sur la silhouette de la remorque ou sur un panneau additionnel signifie que l'interdiction ne s'applique que si le poids total maximum autorisé de la remorque dépasse ce chiffre.



C,3f^{bis}

Le signal C,3fbis indique que l'accès est interdit à tout véhicule automoteur attelé d'une remorque ou semi-remorque. L'inscription d'un chiffre de tonnage sur la silhouette de la remorque ou sur un panneau additionnel signifie que l'interdiction ne s'applique que si le poids total maximum autorisé de la remorque ou semi-remorque dépasse ce chiffre.



C,3g

Le signal C,3g indique que l'accès est interdit aux piétons.



C,3h

Le signal C,3h indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules à traction animale.



C,3j

Le signal C,3j indique que l'accès est interdit aux conducteurs de charrettes à bras.



C,3k

Le signal C,3k indique que l'accès est interdit aux conducteurs de tracteurs et de machines automotrices.



C,3l

Le signal C,3l indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules transportant des produits explosifs ou facilement inflammables. Un panneau additionnel peut indiquer la quantité de produit(s) à partir de laquelle l'interdiction s'applique.



C,3m

Le signal C,3m indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules transportant des produits de nature à polluer les eaux. Un panneau additionnel peut indiquer la quantité de produit(s) à partir de laquelle l'interdiction s'applique.



C,3n

Le signal C,3n indique que l'accès est interdit aux conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses pour lesquelles une signalisation de danger spéciale est prévue par la réglementation sur le transport par route de marchandises dangereuses.

Le signal peut être complété par un panneau additionnel du modèle 10 portant la lettre B, C, D ou E.

4. Accès interdit à plusieurs catégories de véhicules



C,4a



C4b

Les signaux C,4a et C,4b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indiquent que l'accès est respectivement interdit à deux catégories et à trois catégories d'utilisateurs. Le signal C,4b ne peut être mis en place qu'à l'intérieur des agglomérations.

5. Accès interdit aux véhicules ayant une largeur supérieure à mètres



C,5

Le signal C,5 indique que l'accès est interdit aux véhicules ayant une largeur totale supérieure à . . . mètres.

6. Accès interdit aux véhicules ayant une hauteur supérieure à mètres



C,6

Le signal C,6 indique que l'accès est interdit aux véhicules ayant une hauteur totale supérieur à . . . mètres.

7. Accès interdit aux véhicules ayant un poids en charge de plus de tonnes



C,7

Le signal C,7 indique que l'accès est interdit aux véhicules ayant un poids en charge supérieur à . . . tonnes.

8. Accès interdit aux véhicules pesant plus de tonnes sur un essieu



C,8

Le signal C,8 indique que l'accès est interdit aux véhicules pesant plus de tonnes sur un essieu.

9. Accès interdit aux véhicules ou ensembles de véhicules ayant une longueur supérieure à . . .mètres



C,9

Le signal C,9 indique que l'accès est interdit aux véhicules ou ensembles de véhicules ayant une longueur supérieure à . . .mètres.

10. Interdiction aux véhicules de circuler sans maintenir entre eux un intervalle d'au moins . . . mètres



C,10

Le signal C,10 indique qu'il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de circuler sans maintenir entre les véhicules un intervalle d'au moins 70 mètres.

11. Interdiction de tourner



C,11a

Le signal C,11a indique qu'il est interdit aux conducteurs de tourner à gauche.



C,11b

Le signal C,11b indique qu'il est interdit aux conducteurs de tourner à droite.

12. Interdiction de faire demi-tour



C,12

Le signal C,12 indique qu'il est interdit aux conducteurs de faire demi-tour.

13. Interdiction de dépassement



C,13aa

Le signal C,13aa indique aux conducteurs de véhicules automoteurs qu'il leur est interdit de dépasser des véhicules

automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues.



C,13ba

Le signal C,13ba indique aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes qu'il leur est interdit de dépasser des véhicules automoteurs autres que les motocycles à deux roues sans side-car et les cyclomoteurs à deux roues. Lorsque le seuil d'application de l'interdiction ne correspond pas à 3,5 tonnes, le signal est complété par un panneau additionnel portant l'inscription du tonnage visé.

14. Limitation de vitesse



C,14

Le signal C,14 indique aux conducteurs que la vitesse maximale est limitée au chiffre apposé au signal. Au-dessous du chiffre peut être ajoutée la mention «km» .

Si la limitation de vitesse s'applique seulement aux véhicules dont le poids total maximum autorisé dépasse un tonnage déterminé, une inscription complémentaire est placée dans un panneau additionnel au-dessous du signal.

15. Interdiction de faire usage d'avertisseurs sonores



C,15

Le signal C,15 est employé pour rappeler qu'il est interdit de faire usage d'avertisseurs sonores.

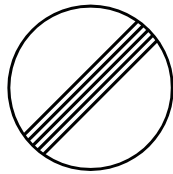
16. Interdiction de passer sans s'arrêter



C,16

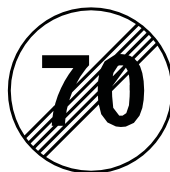
Le signal C,16 indique qu'il est interdit de passer un poste de douane sans s'y arrêter. Le même signal portant une autre inscription peut être employé pour indiquer d'autres interdictions de passer sans s'arrêter.

17. Fin d'interdiction ou de restriction



C,17a

Le signal C,17a indique l'endroit à partir duquel toutes les interdictions notifiées par des signaux d'interdiction pour des véhicules en mouvement cessent d'être valables



C,17b

Le signal C,17b indique la fin de la limitation de vitesse.



C,17c



C,17d

Le signal C,17c ou le signal C,17d indique la fin de l'interdiction de dépasser.

Dispositions générales concernant les signaux d'interdiction et de restriction

Le fond des signaux d'interdiction ou de restriction est blanc.

Les signaux d'interdiction ou de restriction reproduits sur les panneaux à signalisation dynamique doivent être conformes aux dispositions du présent chapitre. Toutefois, lorsque les nécessités techniques le justifient, notamment pour permettre une lisibilité satisfaisante, et à condition qu'aucune erreur d'interprétation ne soit possible, les symboles et inscriptions qui apparaissent en noir sur fond blanc peuvent apparaître en teinte claire sur fond foncé.

Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche; la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches lorsque les supports portent également des signaux colorés lumineux. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise.

Le diamètre des signaux C,1a à C,17d est au minimum de 500mm en agglomération, de 700mm hors agglomération et de 900mm sur autoroute.

Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.

IV . SIGNAUX D'OBLIGATION

1. Direction obligatoire



D,1a

Le signal D,1a indique aux conducteurs la ou les directions à suivre obligatoirement selon la ou les directions dans lesquelles sont dirigées les flèches. Celles-ci peuvent être modifiées en fonction de la configuration des lieux.

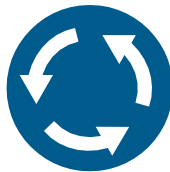
2. Contournement obligatoire



D,2

Le signal D,2, placé sur un refuge ou devant un obstacle, indique aux conducteurs l'obligation de passer du côté du refuge ou de l'obstacle suivant la direction indiquée par la flèche. Celle-ci peut être inversée.

3. Intersection à sens giratoire obligatoire



D,3

Le signal D,3 indique aux conducteurs la direction du mouvement qu'ils ont l'obligation d'effectuer. Le signal D,3 peut être placé sur le terre-plein central de l'intersection à sens giratoire, à condition d'être répété et placé dans le même angle pour toutes les chaussées qui y aboutissent.

4. Piste cyclable obligatoire ou voie cyclable obligatoire



D,4



D,4a

Le signal D,4 indique aux conducteurs de cycles que la piste cyclable ou la voie cyclable à l'entrée de laquelle il est placé leur est réservée, et aux conducteurs d'autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cette voie publique ou cette partie de voie publique. Les conducteurs de cycles doivent emprunter la voie cyclable; ils doivent emprunter la piste cyclable quand celle-ci longe une chaussée, un chemin pour piétons ou un chemin pour cavaliers et va dans la même direction.

Le signal D,4a indique la fin d'une piste cyclable ou d'une voie cyclable obligatoires.

5. Chemin pour piétons obligatoire



D,5

Le signal D,5 indique aux piétons que le chemin à l'entrée duquel il est placé, leur est réservé, et aux autres usagers qu'il n'ont pas le droit de l'emprunter. Les piétons sont tenus d'utiliser le chemin, si celui-ci longe une chaussée, une piste cyclable ou un chemin pour cavaliers et va dans la même direction.

5a. Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons



D,5a



D,5b

Le signal D,5a ou D,5b indique que le chemin à l'entrée duquel il est placé est réservé aux conducteurs de cycles et aux piétons et que les autres usagers n'ont pas le droit de l'emprunter. Les conducteurs de cycles et les piétons doivent emprunter ce chemin, si celui-ci longe une chaussée ou un chemin pour cavaliers et va dans la même direction. Cette obligation ne s'applique pas aux conducteurs de cycles qui circulent dans un contexte d'entraînement sportif.

Le signal D,5a indique en plus aux conducteurs de cycles et aux piétons qu'ils doivent emprunter la partie du chemin qui leur est réservée, et qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter l'autre partie. Les symboles indiquent la partie du chemin qui doit être empruntée par la catégorie d'usagers représentés; ils peuvent être inversés. La voie cyclable et le chemin pour piétons doivent être séparés soit par l'application d'une ligne blanche continue, soit par des revêtements de couleurs ou de structures visiblement différentes.

Le signal D,5b indique en plus aux conducteurs de cycles et aux piétons qu'ils peuvent emprunter le chemin en commun, et qu'ils ont l'obligation réciproque de ne pas se gêner ni de se mettre en danger.

5b. Fin du chemin pour piétons obligatoire



D,5c

Le signal D,5c indique la fin d'un chemin pour piétons obligatoire.

5c. Fin du chemin obligatoire pour cyclistes et piétons



D,5aa

D5ba

Les signaux D,5aa et D,5ab indiquent la fin d'un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons.

6. Chemin pour cavaliers obligatoire



D,6

Le signal D,6 indique aux cavaliers que le chemin à l'entrée duquel il est placé, leur est réservé, et aux autres usagers qu'ils n'ont pas le droit de l'emprunter. Les cavaliers sont tenus d'utiliser le chemin, si celui-ci longe une chaussée, une piste cyclable ou un chemin pour piétons et va dans la même direction.

6a. Fin du chemin pour cavaliers obligatoire



D,6a

Le signal D,6a indique la fin d'un chemin pour cavaliers.

7. Vitesse minimale obligatoire



D,7

Le signal D,7 indique aux conducteurs de véhicules automoteurs qu'ils sont tenus de circuler au moins à la vitesse indiquée.

Au-dessous du chiffre peut être ajoutée la mention «km» .

8. Fin de la vitesse minimale obligatoire



D,8

Le signal D,8 indique la fin de la vitesse minimale obligatoire prescrite par le signal D,7.

9. Chaînes à neige obligatoires



D,9

Le signal D,9 indique aux conducteurs de véhicules automoteurs à l'exception des motocycles qu'ils sont tenus de circuler avec des chaînes à neige sur au moins deux roues motrices.

9a. Fin de l'obligation des chaînes à neige



D,9a

Le signal D,9a indique la fin d'un tronçon de route auquel s'applique l'obligation de circuler avec des chaînes à neige.

10. Voie réservée aux véhicules des services de transports publics



D,10



D,10a

Le signal D,10 indique aux conducteurs que la voie de circulation qui en est munie est réservée aux conducteurs de véhicules des services de transports publics et de véhicules effectuant le ramassage scolaire et que l'accès en est interdit aux autres catégories d'usagers.

Le panneau additionnel du modèle 6aa autorise les conducteurs des véhicules suivants à circuler sur la voie réservée: les taxis, les ambulances, les véhicules utilisés par les médecins en service, les autobus et les autocars servant à l'enseignement de l'art de conduire ou à la réception de l'examen pratique en vue de l'obtention du permis de conduire, les autobus et les autocars servant à l'enseignement pratique dans le cadre des qualifications et formation prévues par la loi 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 ainsi que les fourgons blindés et les véhicules de service qui les escortent.

Le panneau additionnel du modèle 6a autorise les conducteurs de cycles à circuler sur la voie réservée.

Le signal D,10a indique la fin d'une voie de circulation réservée aux véhicules des services de transports publics.

11. Voie réservée aux tramways



D,11



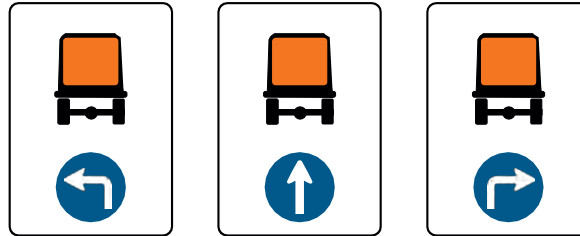
D,11a

Le signal D,11 indique aux conducteurs que la voie de circulation qui en est munie est réservée aux conducteurs de tramways et que l'accès en est interdit aux autres catégories d'usagers.

Le panneau additionnel du modèle 6ab autorise les conducteurs de véhicules des services de transports publics et de véhicules effectuant le ramassage scolaire à circuler sur la voie réservée.

Le signal D,11a indique la fin d'une voie de circulation réservée aux tramways.

12. Direction obligatoire pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses



D,12

Le signal D,12 indique aux conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses la ou les directions à suivre obligatoirement selon la ou les directions dans lesquelles sont dirigées les flèches. Celles-ci peuvent être modifiées en fonction de la configuration des lieux.

Le signal peut être complété par un panneau additionnel du modèle 10 portant la lettre B, C, D ou E.

Dispositions générales concernant les signaux d'obligation

Le fond des signaux d'obligation est bleu.

Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche; la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches lorsque les supports portent également des signaux colorés lumineux. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise.

Le diamètre des signaux D,1a à D,11a est au minimum de 500mm en agglomération, de 700mm hors agglomération et de 900mm sur autoroute.

Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.

V. SIGNAUX D'INDICATION

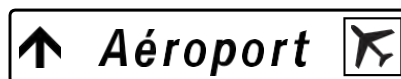
1. Présignalisation directionnelle

1.a. Présignaux directionnels sur la voirie normale



E,1a

Le présignal E,1a, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonce à l'approche d'une intersection les directions à suivre pour atteindre les agglomérations ou les autres destinations indiquées. Les numéros inscrits dans un cartouche reprennent les signaux E,21d à E,21dc et indiquent les numéros d'identification des voies publiques à emprunter pour atteindre les destinations. Les voies publiques représentées par une flèche ont leur numéro d'identification inscrit sur cette flèche. Les voies publiques non représentées ont, le cas échéant, leur numéro inscrit à côté du nom d'une destination. L'inscription d'un lieu-dit, d'un quartier d'agglomération ou d'une destination locale apparaît en italique dans un cartouche blanc. La distance qui sépare le présignal de l'intersection qu'il annonce peut être inscrite dans un cartouche en bas du présignal.



E,1b

E,1c

E,1d

Le présignal E,1b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonce à l'approche d'une intersection la direction à suivre pour atteindre l'agglomération indiquée. Le numéro d'identification est inscrit du côté opposé à celui de la flèche lorsqu'il désigne la voie publique sur laquelle est placé le présignal; il est inscrit du côté de la flèche lorsqu'il désigne une voie publique située plus loin sur l'itinéraire qui mène à la destination indiquée.

Le présignal E,1c, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonce à l'approche d'une intersection la direction à suivre pour atteindre l'agglomération indiquée en empruntant une route de la grande voirie. Le numéro d'identification est inscrit du côté opposé à celui de la flèche lorsqu'il désigne la voie publique sur laquelle est placé le présignal; il est inscrit du côté de la flèche lorsqu'il désigne une voie publique située plus loin sur l'itinéraire qui mène à la destination indiquée.

Le présignal E,1d, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonce à l'approche d'une intersection la direction à suivre pour atteindre respectivement le lieu-dit, le quartier d'agglomération et la destination locale indiqués. Les inscriptions apparaissent en italique. Le symbole est inscrit du côté opposé à celui de la flèche.

1.b. Présignaux directionnels sur la grande voirie.



E,1^e



E,1f

Le présignal «E,1e», dont l'illustration ci-dessus est un exemple, annonce à l'approche d'une croix d'autoroute la ou les directions à suivre pour atteindre les agglomérations ou les autres destinations indiquées.

Le présignal «E,1f», dont l'illustration ci-dessus est un exemple, annonce à l'approche d'un échangeur la ou les directions à suivre pour atteindre les agglomérations ou les autres destinations indiquées.

Les inscriptions des lieux-dits et des quartiers d'agglomération apparaissent en italique. Les inscriptions des destinations locales apparaissent en italique dans un cartouche blanc.

Les numéros d'identification des voies publiques qui mènent aux destinations indiquées peuvent être inscrits en haut du présignal. La distance qui sépare le présignal de la croix d'autoroute ou de l'échangeur qu'il annonce peut être inscrite en bas du présignal.

2. Présignalisation d'une route sans issue



E,2a



E,2b

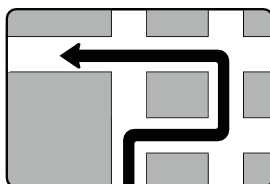


E,2c

Le présignal E,2a ou E,2b indique une voie publique sans issue. Le symbole figurant sur ce signal peut être modifié pour répondre à la configuration des lieux. La barre rouge peut être remplacée par un signal d'interdiction ou de restriction.

Le présignal E,2c indique une voie publique sans issue, excepté pour les conducteurs de cycles. Le symbole figurant sur ce signal peut être modifié pour répondre à la configuration des lieux.

3. Présignalisation d'un itinéraire pour aller à gauche

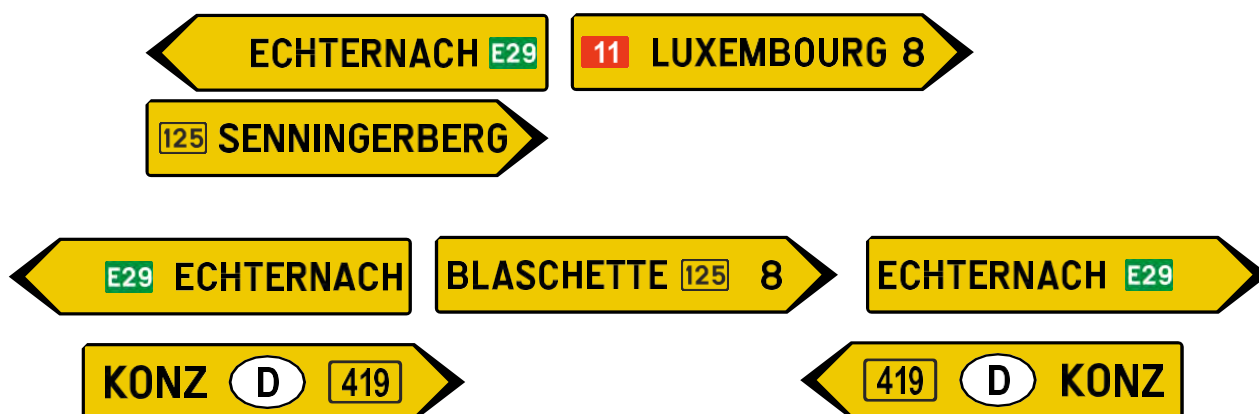


E,3

Le présignal E,3 est employé pour indiquer aux conducteurs l'itinéraire à suivre pour aller à gauche dans le cas où il est interdit de virer à gauche à l'intersection suivante.

Le symbole figurant sur ce signal peut être modifié pour répondre à la configuration des lieux.

4. Signaux directionnels placés sur la voirie normale 4.a. Direction d'une agglomération



E,4a

Le signal E,4a, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre l'agglomération indiquée.

Lorsque la distance qui sépare le signal de l'agglomération est indiquée, elle est inscrite en kilomètres du côté de la pointe du signal. Le numéro d'identification d'une voie publique inscrit sur le signal selon le modèle des signaux E,21d à E,21dc désigne une voie publique qui mène à la destination indiquée. Le numéro est inscrit du côté opposé à la pointe du signal lorsqu'il désigne la voie publique sur laquelle est placé le signal; il est inscrit du côté de la pointe du signal lorsqu'il désigne une voie publique située plus loin sur l'itinéraire qui mène à la destination indiquée.



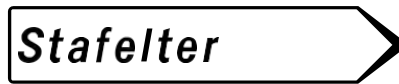
E,4b

Le signal E,4b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre l'agglomération indiquée en empruntant une autoroute ou une route pour véhicules automoteurs.

Lorsque la distance qui sépare le signal de l'agglomération est indiquée, elle est inscrite en kilomètres du côté de la pointe du signal. Le numéro d'identification d'une voie publique inscrit sur le signal selon le modèle du signal E,21d

désigne une autoroute ou une route pour véhicules automoteurs qui mène à la destination indiquée. Le numéro est inscrit du côté opposé à la pointe du signal lorsqu'il désigne l'autoroute ou la route pour véhicules automoteurs à laquelle mène l'échangeur où le signal est placé; il est inscrit du côté de la pointe du signal lorsqu'il désigne une autoroute ou une route pour véhicules automoteurs située plus loin sur l'itinéraire qui mène à la destination indiquée.

4.b. Direction d'un lieu-dit



E,5a

Le signal E,5a, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un lieu-dit.

4.c. Direction d'un quartier ou du centre d'une agglomération



E,5b

Le signal E,5b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre un quartier ou le centre d'une agglomération.

4.d. Direction d'une destination locale



E,6a

Le signal E,6a, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre une zone industrielle ou une zone d'activités.



E,6b

Le signal E,6b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre un aéroport.



E,6c

Le signal E,6c, indique la direction à suivre pour atteindre respectivement une gare de chemin de fer et une gare routière. Le ou les symboles du signal sont adaptés en fonction des moyens des transports en commun qui desservent la gare ou la gare routière.



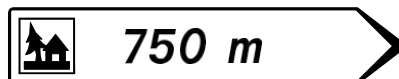
E,6d

Le signal E,6d, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un parking relais.



E,6e

Le signal E,6e, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction à suivre pour atteindre un terrain de camping. L'inscription de la distance peut être remplacée par l'inscription de la dénomination du camping. Le ou les symboles du signal sont adaptés en fonction des infrastructures d'accueil dont dispose le camping.



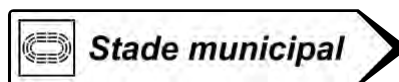
E,6f

Le signal E,6f, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre une auberge de jeunesse. L'inscription de la distance peut être remplacée par l'inscription de la dénomination de l'auberge de jeunesse.



E,6g

Le signal E,6g, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un terrain de football.



E,6h

Le signal E,6h, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un stade.



E,6i

Le signal E,6i, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un centre sportif.



E,6j

Le signal E,6j, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la direction à suivre pour atteindre un hôtel. L'inscription du signal mentionne la dénomination de l'hôtel.

4.e. Signaux directionnels sur les itinéraires cyclables

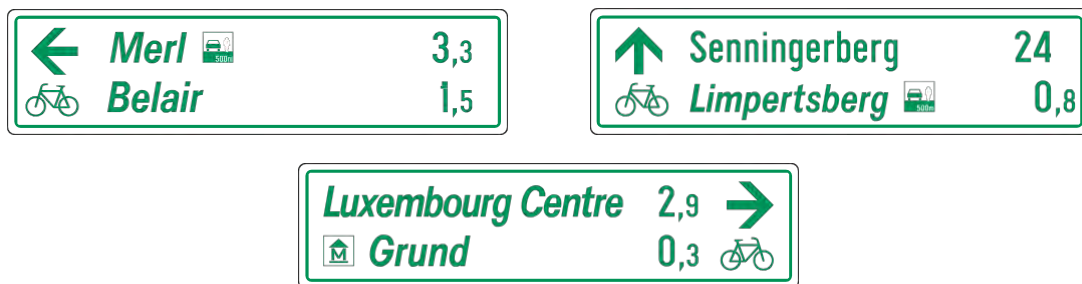
(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 3 septembre 2016)

4bis. Présignalisation et signalisation directionnelle en relation avec les itinéraires cyclables



E, 7a

Le signal E,7a, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction et la distance vers un réseau cyclable. Les points-nœuds et les itinéraires cyclables à atteindre sont indiqués selon les modèles des signaux E,21e, E,21f et E,21g.



E, 7b

Le présignal E,7b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonce, sur un itinéraire cyclable, à l'approche d'une intersection la direction à suivre pour atteindre une agglomération, un lieu-dit, un quartier d'une agglomération ou une destination locale. Le présignal E,7b peut être complété selon les dispositions du signal E,7c.



E, 7c

Le signal E,7c, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique, sur un itinéraire cyclable, la direction à suivre pour atteindre une agglomération, un lieu-dit, un quartier d'une agglomération ou une destination locale.

Nonobstant la direction indiquée, les inscriptions des destinations apparaissent du côté gauche et les distances du côté droit du signal.



Les inscriptions des destinations peuvent être précédées par un ou deux pictogrammes, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annonçant des arrêts de transports publics, des services spécifiques ou donnant d'autres informations supplémentaires sur une destination.



Les inscriptions des destinations peuvent également être suivies par les pictogrammes illustrés ci-dessus, annonçant les caractéristiques d'un tronçon présentant respectivement une montée exceptionnelle, un revêtement difficilement praticable ou du trafic automobile considérable. Les pictogrammes indiquent la longueur du tronçon concerné.

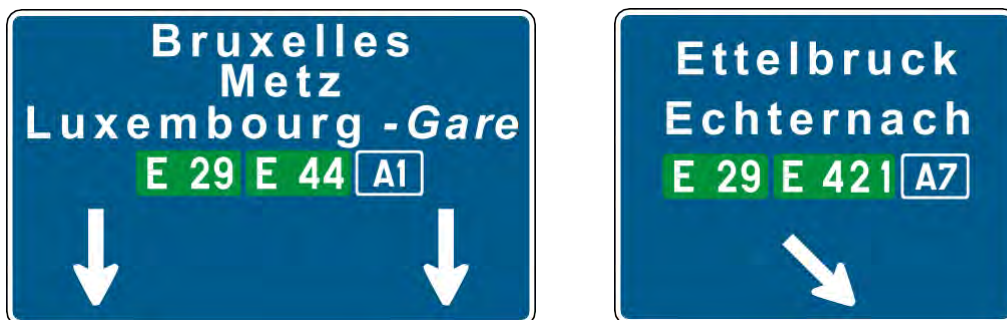
Le signal E,7c peut être complété par un ou plusieurs signaux portant l'inscription de l'identification d'un point-nœud ou d'un itinéraire cyclable selon les modèles des signaux E,21e, E,21f et E,21g.



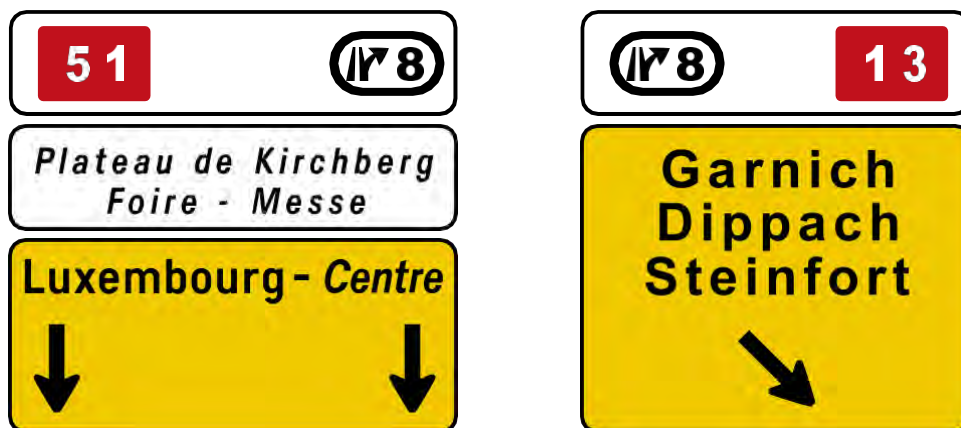
E, 7d

Le signal E,7d indique, sur un itinéraire cyclable, la direction à suivre pour continuer sur l'itinéraire cyclable emprunté. Les flèches peuvent être modifiées en fonction de la configuration des lieux.

5. Signaux directionnels sur la grande voirie



E,8a



E,8b

Les signaux E,8a et E,8b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indiquent les directions à suivre pour atteindre les destinations indiquées. Les inscriptions des lieux-dits et des quartiers d'agglomération apparaissent en italique. Les inscriptions des destinations locales apparaissent en italique dans un cartouche blanc ou sur un panneau blanc. La voie publique à emprunter pour atteindre une destination est indiquée par son numéro d'identification.

6. Localisation



E,9a



E,9b

Le signal E,9a, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique le début d'une agglomération ou d'un lieu-dit assimilé à une agglomération.

Le signal E,9b, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la fin d'une agglomération ou d'un lieu-dit assimilé à une agglomération. Il peut porter l'inscription de la prochaine agglomération ou lieu-dit.



E, 9aa



E, 9ba

Le signal E,9aa, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique, sur un itinéraire cyclable qui ne longe pas une chaussée, le début d'une agglomération ou d'un lieu-dit assimilé à une agglomération.

Le signal E,9ba, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique sur un itinéraire cyclable qui ne longe pas une chaussée, la fin d'une agglomération ou d'un lieu-dit assimilé à une agglomération.

7. Signal de confirmation

| <i>Direction Metz</i> | |
|---------------------------|-----|
| Bettembourg | 8 |
| Dudelange | 12 |
| Strasbourg | 231 |
| Nancy | 137 |
| Paris | 388 |



E,10

E,10a

Les signaux E,10 et E,10a sont employés pour confirmer la bonne direction pour atteindre des agglomérations déterminées; ils peuvent également en indiquer la distance.

8. Passage pour piétons



E,11a

Le signal E,11a indique l'aplomb d'un passage pour piétons. Le symbole est inversé lorsque le signal est répété du côté gauche de la chaussée.

L'aplomb des passages pour piétons doit être indiqué par le signal E,11a, sauf si la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux. Lorsqu'une chaussée comporte un passage pour piétons des deux côtés d'une intersection, il suffit d'indiquer l'aplomb du premier passage pour chaque sens de la circulation. Si la configuration des lieux l'exige, l'approche d'un passage pour piétons est annoncée par le signal A,11a.

9. Passage pour piétons et cyclistes



E,11b

Le signal E,11b indique l'aplomb d'un passage pour piétons et cyclistes. Les symboles sont inversés lorsque le signal est répété du côté gauche de la chaussée.

L'aplomb des passages pour piétons et cyclistes doit être indiqué par le signal E,11b, sauf si la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux. Lorsqu'une chaussée comporte un passage pour piétons et cyclistes des deux côtés d'une intersection, il suffit d'indiquer l'aplomb du premier passage pour chaque sens de la circulation. Si la configuration des lieux l'exige, l'approche d'un passage pour piétons et cyclistes est annoncée par le signal A,11b.

10. Passage souterrain ou passage supérieur pour piétons



E,11c

Le signal E,11c indique la proximité d'un passage souterrain ou d'un passage supérieur pour piétons. Le symbole peut être adapté à la configuration des lieux.

11. Hôpital



E,12a



E,12b

Le signal E, 12a ou le signal E, 12b indique aux conducteurs qu'il convient de prendre les précautions que réclame la proximité d'établissements médicaux, en particulier d'éviter le bruit dans toute la mesure du possible.

12. Voie à sens unique



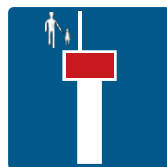
E,13a



E,13b

Les signaux E,13a et E,13b indiquent un tronçon de voie publique où la circulation se fait en sens unique.

13. Route sans issue



E,14

Le signal E,14 indique une impasse, une voie publique qui est impraticable ou qui se termine en chemin de terre ou en voie sur laquelle la circulation est interdite par un signal d'interdiction ou de restriction.

Si les dispositions ne s'appliquent pas aux piétons et aux conducteurs de cycles ou à une des catégories d'utilisateurs seulement, le signal porte le symbole de cette ou de ces catégories d'utilisateurs.

14. Autoroute



E,15

Le signal E,15 indique aux usagers l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles spéciales de circulation sur les autoroutes.

15. Fin d'autoroute



E,16

Le signal E,16 indique aux usagers l'endroit à partir duquel les règles spéciales de circulation sur les autoroutes cessent d'être applicables.

Le signal E,16 peut également être employé et répété pour annoncer l'approche de la fin d'une autoroute; chaque signal ainsi employé porte dans sa partie inférieure la distance entre son point d'implantation et la fin de l'autoroute.

16. Route pour véhicules automoteurs



E,17

Le signal E,17 indique l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles spéciales de circulation sur les routes pour véhicules automoteurs.

Le signal E,17 peut être employé également pour annoncer l'approche d'une route pour véhicules automoteurs. Le signal ainsi employé porte l'indication de la distance le séparant du début de cette route, soit dans sa partie inférieure, soit sur un panneau additionnel conforme au modèle 1 du chapitre VII du présent article.

17. Fin d'une route pour véhicules automoteurs



E,18

Le signal E,18 indique l'endroit à partir duquel les règles spéciales de circulation sur les routes pour véhicules automoteurs cessent d'être applicables.

Le signal E,18 peut également être employé et répété pour annoncer l'approche de la fin d'une route pour véhicules automoteurs. Le signal ainsi employé porte dans sa partie inférieure la distance le séparant de la fin de la route pour véhicules automoteurs.

17bis. Rue cyclable



E,18a

Le signal E, 18a indique l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles spéciales de circulation dans les rues cyclables.

17ter. Fin d'une rue cyclable



E,18aa

Le signal E, 18aa indique l'endroit à partir duquel les règles spéciales de circulation dans les rues cyclables cessent d'être applicables.

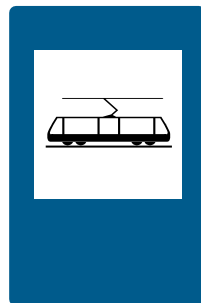
18. arrêt d'autobus



E,19

Le signal E,19 indique un arrêt d'autobus. Il doit être répété au revers du panneau.

19. Arrêt de tramways



E,20

Le signal E, 20 indique un arrêt de tramways. Il est répété au revers du panneau.

20. Voie lente



E,21a

Le signal E,21 a indique aux conducteurs de certains véhicules l'endroit à partir duquel ils sont obligés de circuler sur une voie lente. Un panneau additionnel spécifie le tonnage ou reproduit le symbole des véhicules auxquels cette obligation s'applique.

21. Patrouilles scolaires



E,21b

Le signal E,21b indique aux conducteurs la présence d'un passage pour piétons où des patrouilleurs scolaires peuvent aider des écoliers à traverser la chaussée.

22. Eclairage public



E,21c

Le signal E,21c peut être employé pour indiquer que l'éclairage public s'éteint au cours de la nuit. L'heure à laquelle l'éclairage public s'éteint peut être inscrite en couleur blanche dans le symbole.

23. Identification



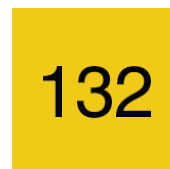
E,21d



E,21da



E,21db



E,21dc

Les signaux E,21d, E,21da, E,21db et E,21dc indiquent aux conducteurs les numéros des autoroutes, route européennes, routes nationales et chemins repris.

Le signal E,21d est employé pour indiquer une autoroute.

Le signal E,21da est employé pour indiquer une route européenne. Le signal E,21db est employé pour indiquer une route nationale.

Le signal E,21dc est employé pour indiquer un chemin repris.

Le signal E,21da peut être employé ensemble avec un signal E,21d ou E,21db.

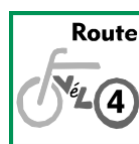
Lorsque ces signaux sont reproduits sur un signal de présignalisation directionnelle ou de direction de localité de même couleur, ils sont entourés d'un liseré de couleur blanche pour le signal E,21d et noire pour le signal E,21dc.



E, 21^e



E, 21f



E, 21g

Le signal E,21e indique le numéro d'identification d'un point-noeud, qui est déterminé par une intersection de plusieurs itinéraires cyclables dont au moins un fait partie du réseau cyclable national. Il peut compléter les signaux E,7a, E,7b et E,7c.

Le signal E,21f indique le numéro d'identification d'un itinéraire cyclable du réseau cyclable national. Il peut compléter les signaux E,7a, E,7b et E,7c.

Le signal E,21g, dont l'inscription ci-dessus est un exemple, identifie un itinéraire cyclable qui ne fait pas partie du réseau cyclable national. Il peut compléter les signaux E,7a, E,7b et E,7c.

Lorsque les signaux E,21e, E,21f et E,21g complètent les signaux E,7b ou E,7c, ils sont reproduits sur des panneaux placés en-dessous du signal qu'ils complètent.

Lorsque le signal E,21e complète les signaux E,7b ou E,7c, il indique le prochain point-noeud à atteindre et il est placé en-dessous de la pointe de flèche ou de la flèche du signal qu'il complète.

Lorsque le signal E,21e marque un point-noeud sur l'intersection-même de plusieurs itinéraires cyclables, il est reproduit sur un panneau qui est placé à l'extrémité supérieure du support qui le porte.

24. Déviation



E,22a



E,22aa

Les signaux E,22a et E,22aa, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indiquent un itinéraire de déviation. Le signal E,22aa peut également porter le nom d'une destination locale ou d'une rue. Lorsque la distance qui sépare le signal E,22aa de la destination est indiquée, elle est inscrite en kilomètres du côté de la pointe du signal.



E,22b



E,22ba

Les présignaux E,22b et E,22ba, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annoncent un itinéraire de déviation. Le présignal E,22ba peut également porter le nom d'une destination locale ou d'une rue.



E,22c



E,22ca

Les présignaux E,22c et E,22ca, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, annoncent un itinéraire de déviation. Ils renseignent sur le tronçon de voie publique barrée à la circulation et sur l'itinéraire de déviation. Le signal C,2 peut être remplacé par un des signaux C,3a à C,9.



E, 22d

Le signal E,22d indique un itinéraire de déviation pour cyclistes. Le signal peut être complété par un panneau additionnel portant le nom d'une destination locale, d'une rue, de l'itinéraire cyclable ou indiquant la longueur de la déviation.



E,22e

Le signal E,22e, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique un itinéraire de déviation en cas de fermeture ou d'existence d'un passage difficile à caractère temporaire sur un ou plusieurs tronçons de la grande voirie.

24a. Barrière



E,24a

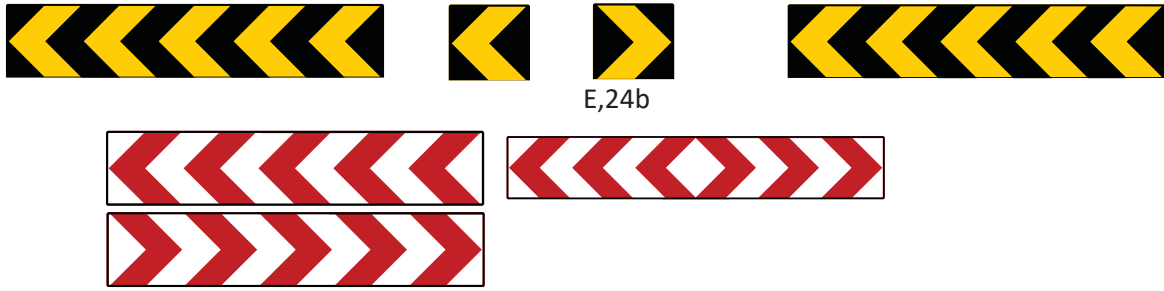


E,24aa

Le signal E,24a indique l'extrémité carrossable d'une voie publique. Les bandes noires peuvent être de couleur bleue foncée.

Le signal E,24aa indique les délimitations frontales ou latérales d'un chantier. L'inscription 'fin de chantier' peut figurer sur le dos du signal, sans préjudice des dispositions de l'article 102, chiffre 2., sixième tiret.

24b. Chevrons

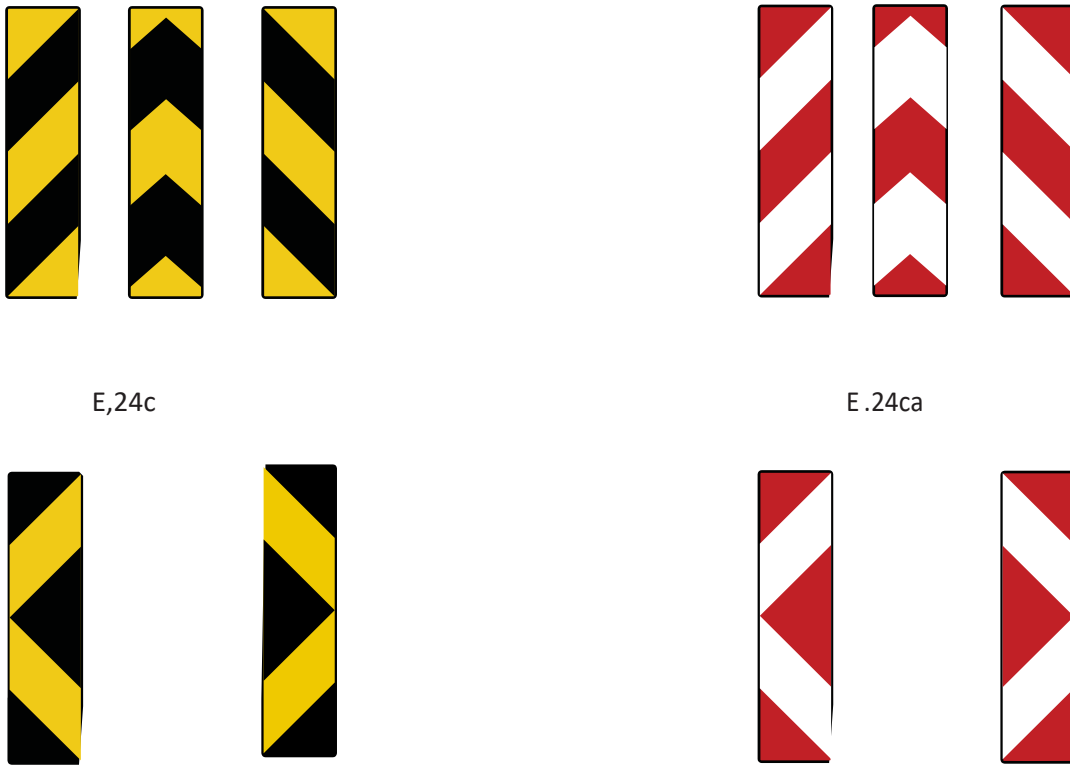


E,24ba

Le signal E,24b indique le tracé de la chaussée dans un virage ou la délimitation de la chaussée à la hauteur d'un rétrécissement latéral. Les bandes noires peuvent être de couleur bleue foncée.

Le signal E,24ba indique les délimitations frontales d'un chantier et la ou les directions ouvertes à la circulation. Dans le cadre de la présignalisation d'un chantier, il indique la ou les directions ouvertes à la circulation.

24c. Balise



E,24c

E.24ca

E,24cb

E.24cc

Les signaux E,24c et E,24cb indiquent le tracé de la chaussée à la hauteur d'une bifurcation ou la délimitation de la chaussée à la hauteur d'un rétrécissement ou d'un obstacle. Les surfaces noires peuvent être de couleur bleu foncé. Le signal peut être répété au revers du panneau.

Les signaux E,24ca et E,24cc indiquent les délimitations frontales ou latérales d'un chantier. Le signal peut être répété au revers du panneau.

24d. Cône



E,24d

Le signal E,24d indique les délimitations frontales ou latérales d'un chantier.

25. Zone résidentielle



E,25a



E,25b

Le signal E,25a indique l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles de circulation particulières de zone résidentielle.

Le signal E,25b indique l'endroit à partir duquel les règles de circulation particulières de zone résidentielle cessent d'être applicables. Il peut être placé au revers du signal E,25a.

26. Zone de rencontre



E,26a



E,26b

Le signal E,26a indique l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles de circulation particulières de zone de rencontre.

Le signal E,26b indique l'endroit à partir duquel les règles de circulation particulières de zone de rencontre cessent d'être applicables. Il peut être placé au revers du signal E,26a.

27. Zone piétonne



E,27a

Le signal E,27a est employé pour indiquer l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles de circulation particulières de zone piétonne.



E,27b

Le signal E,27b est employé pour indiquer l'endroit à partir duquel les règles de circulation particulières de zone piétonne cessent d'être applicables. Il peut être placé au revers du signal E,27a.

28. Tunnel



E,28a



E,28b

Le signal E,28a indique l'endroit à partir duquel s'appliquent les règles de circulation particulières aux tunnels.

Le signal peut porter dans sa partie inférieure le nom du tunnel en caractères blancs. Il peut être complété par un panneau additionnel du modèle 3b qui en indique la longueur; l'illustration en est un exemple.

Les tunnels de la grande voirie sont annoncés à une distance appropriée en amont des tunnels par le signal E,28a complété par un panneau additionnel du modèle 3a.

Le signal E,28b indique l'endroit à partir duquel les règles de circulation particulières aux tunnels cessent d'être applicables.

29. Place d'arrêt d'urgence



E,29

Le signal E,29 indique une place d'arrêt d'urgence.

30. Poste de secours



E,30a



E,30b

Le signal E,30a indique un poste de secours équipé d'un extincteur.

Le signal E,30b indique un poste de secours équipé d'un téléphone d'appel d'urgence.

31. Issue de secours



E,31a



E,31b



E,31c

Le signal E,31a indique une issue de secours. Le symbole est inversé lorsque le signal est placé du côté gauche de l'issue de secours.

Le signal E,31b, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la direction et la distance à parcourir pour atteindre l'issue de secours la plus proche.

Le signal E,31c, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique dans les deux directions les distances à parcourir pour atteindre les issues de secours les plus proches. Le signal E,31c doit être mis en place dans les tunnels tous les 50 mètres au moins.

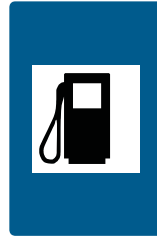
32. Poste de dépannage



F,2

Le signal F,2 peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste de dépannage.

33. Poste d'essence



F,4a

Le signal F,4a peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence.



F,4b

Le signal F,4b peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où du gaz de pétrole liquéfié peut être obtenu.



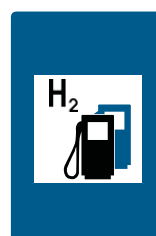
F,4c

Le signal F,4c peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où du gaz naturel comprimé peut être obtenu.



F,4d

Le signal F,4d peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où du gaz naturel liquéfié peut être obtenu.



F,4e

Le signal F,4e peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence où de l'hydrogène peut être obtenu.



F,4f

Le signal F,4f peut être employé pour indiquer la proximité d'un poste d'essence équipé de points de recharge pour véhicules électriques.

34. Hôtel ou Motel



F,5

Le signal F,5 peut être employé pour indiquer la proximité d'un hôtel ou d'un motel.

35. Restaurant



F,6

Le signal F,6 peut être employé pour indiquer la proximité d'un restaurant.

36. Débit de boissons ou cafétéria



F,7

Le signal F,7 peut être employé pour indiquer la proximité d'un débit de boissons ou d'une cafétéria.

37. Emplacement aménagé pour pique-nique



F,8

Le signal F,8 peut être employé pour indiquer la proximité d'un emplacement aménagé pour pique-nique.

38. Emplacement aménagé comme point de départ d'une excursion à pied



F,9

Le signal F,9 peut être employé pour indiquer la proximité d'un emplacement aménagé comme point de départ d'une excursion à pied.

La durée moyenne de l'excursion à pied peut être inscrite sur le signal.

39. Terrain de camping



F,10

Le signal F,10 peut être employé pour indiquer la proximité d'un terrain de camping.

40. Terrain de caravanning



F,11

Le signal F,11 peut être employé pour indiquer la proximité d'un terrain de caravanning.

41. Terrain de camping et de caravanning



F,12

Le signal F,12 peut être employé pour indiquer la proximité d'un terrain de camping et de caravanning.

42. Auberge de jeunesse



F,13

Le signal F,13 peut être employé pour indiquer la proximité d'une auberge de jeunesse.

43. Lieudit



F,14a

Le signal F,14a, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique le début d'un lieu-dit ou d'un site.

F,14b

Le signal F,14b, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la fin d'un lieu-dit ou d'un site. Il peut porter l'inscription de la prochaine agglomération ou lieu-dit.

44. Stationnement autorisé sur un trottoir



F,15

Le signal F,15 indique que le stationnement sur le trottoir est autorisé aux conducteurs de véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes, conformément aux indications du signal et, le cas échéant, du marquage au sol.

45. Accotement non carrossable



F,16

Le signal F,16 peut être employé pour indiquer aux conducteurs de véhicules que l'accotement n'est pas carrossable.

46. Voie de détresse.



F,17

Le signal F,17 indique une voie de détresse dans une descente raide. Il doit être complété par un panneau additionnel indiquant la distance le séparant de la voie de détresse. Il peut être répété au besoin si la longueur de la descente l'exige avec l'indication sur un panneau additionnel de la distance séparant le signal de la voie de détresse. Il ne doit être utilisé qu'ensemble avec le «signal A,2»2 posé en amont de la descente.

La configuration du symbole peut varier selon l'emplacement de la voie de détresse par rapport à la voie publique où le signal est posé.

47. Vitesse conseillée



F,18a



F,18b

Le signal F,18a, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique la vitesse à laquelle il est conseillé de circuler lorsque les circonstances le permettent, sans préjudice des dispositions des articles 139 et 140. L'inscription indique la vitesse conseillée en km/h.

Le signal F,18b, dont l'illustration ci-dessus est un exemple, indique l'endroit à partir duquel la vitesse conseillée cesse d'être applicable.

47bis. Piste cyclable conseillée



F,19a

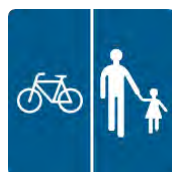


F,19aa

Le signal F,19a indique aux conducteurs de cycles que la piste cyclable à l'entrée de laquelle il est placé leur est réservée, et aux conducteurs d'autres véhicules qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter cette voie publique ou cette partie de voie publique. Les conducteurs de cycles ne sont pas obligés d'emprunter cette voie publique ou cette partie de voie publique.

Le signal F,19aa indique la fin d'une piste cyclable conseillée

47ter. Chemin conseillé pour cyclistes et piétons



F,20a



F,20aa



F,20b



F,20ba

Le signal F,20a ou F,20b indique que le chemin à l'entrée duquel il est placé est réservé aux conducteurs de cycles et aux piétons et que les autres usagers n'ont pas le droit de l'emprunter.

Les conducteurs de cycles ne sont pas obligés d'emprunter ce chemin.

Le signal F,20a indique en plus aux conducteurs de cycles et aux piétons utilisant ce chemin qu'ils doivent emprunter la partie du chemin qui leur est réservée, et qu'ils n'ont pas le droit d'emprunter l'autre partie. Les symboles indiquent la partie du chemin qui est à emprunter par la catégorie d'usagers représentés ; ils peuvent être inversés. La voie cyclable et le chemin pour piétons doivent être séparés soit par l'application d'une ligne blanche continue, soit par des revêtements de couleurs ou de structures visiblement différentes.

Le signal F,20b indique en plus aux conducteurs de cycles et aux piétons qu'ils peuvent emprunter le chemin en commun, et qu'ils ont l'obligation réciproque de ne pas se gêner ni de se mettre en danger.

Les signaux F,20ab ou F,20bb indiquent la fin d'un chemin conseillé pour piétons et cyclistes.

47quater. Zone de protection eau potable



F,21a

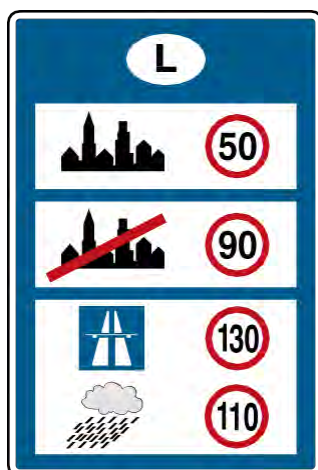


F,21aa

Le signal F,21a indique aux conducteurs transportant des substances dangereuses pour l'eau le début d'une zone de protection des masses d'eau ou parties de masses d'eau servant de ressource à la production d'eau destinée à la consommation humaine et qu'ils sont invités à se comporter de manière particulièrement prudente, afin de prévenir la détérioration de l'état des eaux.

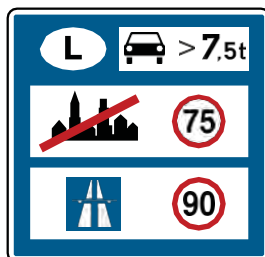
Le signal F,21aa indique aux conducteurs transportant des substances dangereuses pour l'eau la fin d'une zone de protection des masses d'eau ou parties de masses d'eau servant de ressource à la production d'eau destinée à la consommation humaine.

48. Rappel des vitesses maximales autorisées



F,19

Le signal F,19 indique les vitesses maximales autorisées qui sont en général applicables sur la voie publique, sans préjudice des dispositions de l'article 139.



F,23

Le signal F,23 indique les vitesses maximales autorisées qui sont en général applicables sur la voie publique pour les conducteurs de véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes, sans préjudice des dispositions de l'article 139.

Dispositions générales concernant les signaux d'indication

- 1) Les signaux d'indication ont un fond bleu, jaune ou blanc, conformément aux illustrations des signaux au présent chapitre. Toutefois, les signaux E,22a à E,22ba et E,22d ont un fond rouge et les signaux E,31a à E,31c un fond vert. Les signaux E,24a à E,24d présentent des bandes alternées noires et jaunes ou blanches et rouges. Les signaux d'identification E,21d à E,21dc ont respectivement un fond bleu, vert, rouge et jaune. Sur le signal d'identification E,21e apparaît un cercle rouge à bord blanc sur un fond rouge. Sur le signal d'identification E,21f apparaît un cercle vert sur un fond blanc. Les inscriptions du signal E,21 doivent se distinguer des signaux E,21e et E,21f.

Les cartouches qui reprennent un symbole ou indiquent un lieu-dit, un quartier d'agglomération ou une destination locale ont un fond blanc.

- 2) Sur les signaux à fond bleu, vert ou rouge, les inscriptions apparaissent en caractères blancs. Sur les signaux à fond jaune ou blanc et les cartouches à fond blanc, elles apparaissent en caractères noirs. Toutefois, les inscriptions sur les signaux des itinéraires cyclables apparaissent en caractères verts sur fond blanc, alors que les inscriptions de destinations à intérêt culturel ou touristique peuvent apparaître en caractères sépia sur fond blanc.

Les signaux d'indication reproduits sur les panneaux à signalisation dynamique doivent être conformes aux dispositions du présent chapitre. Toutefois, lorsque les nécessités techniques le justifient, notamment pour permettre

une lisibilité satisfaisante, et à condition qu'aucune erreur d'interprétation ne soit possible, les symboles ou inscriptions des signaux E,1e, E,1f, E,8a, E,8b, E,10 et E,10a qui apparaissent en blanc sur fond bleu et en noir sur fond jaune peuvent respectivement apparaître en teinte claire sur fond foncé et en teinte foncée sur fond clair.

Il en est de même des symboles et des flèches repris sur lesdits signaux et cartouches.

- 3) Les inscriptions des agglomérations sur les signaux de la voirie normale, hormis ceux des itinéraires cyclables, apparaissent en lettres majuscules. Les inscriptions des agglomérations sur les signaux de la grande voirie et des itinéraires cyclables ainsi que les inscriptions des lieux-dits, des quartiers d'agglomération et des destinations locales apparaissent en lettres minuscules, avec lettre initiale majuscule.

Les inscriptions des lieux-dits, des quartiers d'agglomération et des destinations locales ainsi que les inscriptions en langue luxembourgeoise des agglomérations apparaissent en italique.

- 4) Lorsque plusieurs signaux de direction ont le même support ou lorsqu'un signal de direction porte plusieurs inscriptions, le regroupement des signaux ou inscriptions se fait suivant l'ordre indiquant de haut en bas les destinations à atteindre par autoroute ou par route pour véhicule automoteurs, les destinations à atteindre par une voie publique autre que les autoroutes ainsi que les destinations locales.
- 5) Les symboles figurant sur les signaux du présent article et représentant les catégories d'usagers de la route peuvent être employés avec la même signification sur les signaux de la présignalisation directionnelle et les signaux d'indication.
- 6) Les signaux F,1a à F,13 peuvent porter l'indication de la distance qui les sépare de la destination indiquée.
- 7) Pour autant qu'indiquées sur les signaux de direction les distances sont exprimées en kilomètres. Si dans ces conditions la distance est inférieure à un kilomètre elle est exprimée en mètres, arrondie à la cinquantaine et suivie de la lettre m. Sur les signaux de la présignalisation directionnelle, les signaux de direction d'une agglomération, les signaux de confirmation et les signaux de direction d'une destination locale posés sur un «itinéraire cyclable», la distance est indiquée en kilomètres, l'unité kilométrique comportant une décimale.
- 8) Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche; la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches lorsque les supports portent également des signaux colorés lumineux. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise.

Les supports qui portent les signaux E,11a ou E,11b peuvent être pourvus d'un dispositif de forme cylindrique qui présente des bandes alternées bleues et blanches, sauf si ces supports portent également des signaux colorés lumineux.

- 9) Les côtés horizontaux des signaux E,11a à E,21b et E,27a à F,21aa sont au minimum de 400mm en agglomération, de 600mm hors agglomération et de 800mm sur autoroute.

Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.

- 10) Les dimensions du signal E,7a sont 700x250mm.

Les dimensions des signaux E,7b et E,7c sont 800x200mm. Ces dimensions peuvent être agrandies dans des cas exceptionnels à 1.000x250mm en fonction notamment de la situation particulière.

Les dimensions du signal E,7d sont 300x300mm. Les dimensions du signal E,22d sont 300x300mm.

Les dimensions du signal E,9aa et E,9ba sont 700x250mm. Ces dimensions peuvent être réduites dans des cas exceptionnels en fonction notamment de la situation particulière.

Lorsque les signaux E,21e, E,21f et E,21g complètent les signaux E,7b ou E,7c, leurs dimensions sont 150x150mm. Ces dimensions peuvent être réduites dans des cas exceptionnels à 100x100mm, en fonction notamment de la situation particulière.

Lorsque le signal E,21e marque un point-noeud sur l'intersection-même de plusieurs itinéraires cyclables, ses dimensions sont 250x250mm.

VI. SIGNAUX D'ARRÊT, DE STATIONNEMENT ET DE PARCAGE

1. Stationnement interdit



Le signal C,18 indique que le stationnement est interdit . Le signal C,18 complété par un panneau additionnel indique que le stationnement est interdit ou limité selon les modalités inscrites sur le panneau additionnel.

Hormis le cas de la signalisation zonale, les interdictions et limitations visant le stationnement ne s'appliquent que du côté de la chaussée où le signal est placé. Elles sont applicables à partir de l'aplomb du signal jusqu'à la prochaine intersection située du côté du signal. Un panneau additionnel du modèle 3b, 3c ou 3d peut toutefois indiquer une application dérogatoire du signal. Le signal complété par le panneau additionnel 3e indique le rappel de l'interdiction ou de la limitation de stationnement.

2. Arrêt et stationnement interdits



C,19

Le signal C,19 indique que l'arrêt et le stationnement sont interdits. Le signal C,19 complété par un panneau additionnel indique que l'arrêt et le stationnement sont interdits ou limités selon les modalités inscrites sur le panneau additionnel.

Hormis le cas de la signalisation zonale, les interdictions et limitations visant l'arrêt et le stationnement ne s'appliquent que du côté de la chaussée où le signal est placé. Elles sont applicables à partir de l'aplomb du signal jusqu'à la prochaine intersection située du côté du signal. Un panneau additionnel du modèle 3b, 3c ou 3d peut toutefois indiquer une application dérogatoire du signal. Le signal complété par le panneau additionnel 3e indique le rappel de l'interdiction ou de la limitation d'arrêt et de stationnement.

3. Stationnement alterné



C,20a



C,20b

Les signaux C,20a et C,20b indiquent que le stationnement est interdit en alternance tantôt d'un côté, tantôt de l'autre côté de la chaussée aux jours du mois indiqués sur les signaux. Les signaux sont respectivement applicables à partir de huit heures le matin du premier et du seizième jour du mois, à moins qu'un panneau additionnel n'indique une autre heure. Les signaux C,20a et C,20b s'appliquent du côté de la chaussée où ils sont placés. Ils sont applicables à partir de l'aplomb du signal jusqu'à la prochaine intersection. Un panneau additionnel du modèle 3b, 3c ou 3d peut toutefois indiquer une application dérogatoire des signaux. Les signaux complétés par le panneau additionnel 3e indiquent le rappel du stationnement alterné.

4. Parking



E,23



E,23a

Les signaux E,23 et E,23a indiquent respectivement un parking et un parking couvert. Les signaux E,23 et E,23a complétés par un panneau additionnel indiquent soit que le parcage est limité selon les modalités inscrites sur le panneau additionnel, soit la direction à suivre pour rejoindre le parking.

Ces signaux peuvent porter dans le coin inférieur droit une inscription additionnelle de couleur blanche qui renseigne les usagers sur un système de guidage en matière de parcage.

5. Parking-relais



E,23b



E,23c



E,23d

Les signaux E,23b, E,23c et E,23d indiquent un parking au départ duquel les usagers peuvent emprunter un moyen des transports en commun. Les signaux E,23b à E,23d complétés par un panneau additionnel indiquent soit que le parcage est limité selon les modalités inscrites sur le panneau additionnel, soit la direction à suivre pour rejoindre le parking-relais.

Dispositions générales concernant les signaux de stationnement et de parcage

Le fond des signaux de stationnement ou de parcage est bleu.

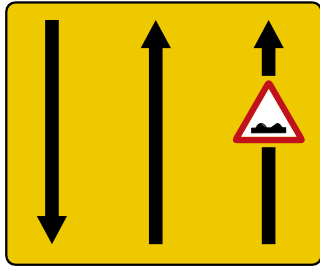
Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche; la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches lorsque les supports portent également des signaux colorés lumineux. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise.

Le diamètre des signaux C,18 à C,20b est au minimum de 500mm. Les côtés horizontaux du signal E,23 sont au minimum de 400mm.

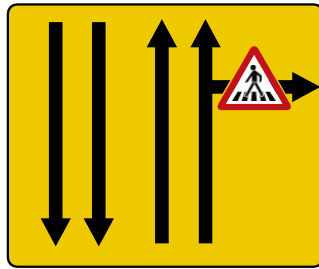
Ces dimensions peuvent être réduites sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.

VII. SIGNAUX APPLICABLES A UNE OU PLUSIEURS VOIES D'UNE CHAUSSEE COMPORTANT PLUSIEURS VOIES DE CIRCULATION DANS LE MEME SENS

1. Signaux comportant un avertissement de danger

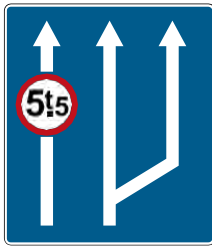


G,1a

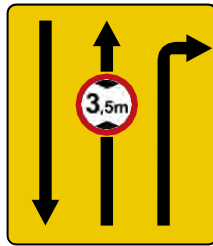


G,1b

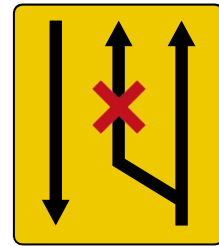
2. Signaux comportant une interdiction ou une restriction



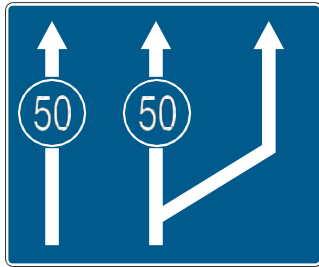
G,2a



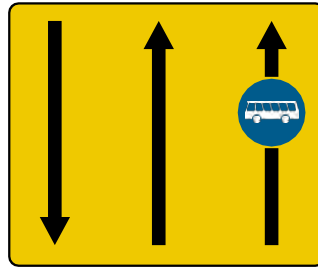
G,2b



3. Signaux comportant une obligation

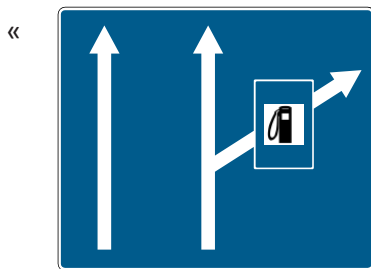


G,3a

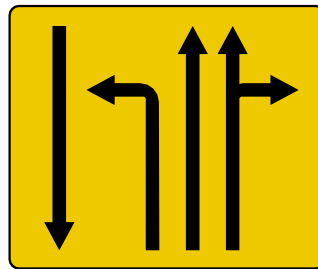


G,3b

4. Signaux comportant une indication

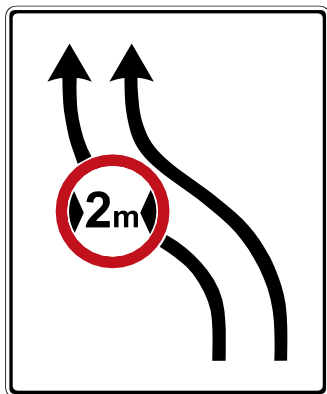


G,4a

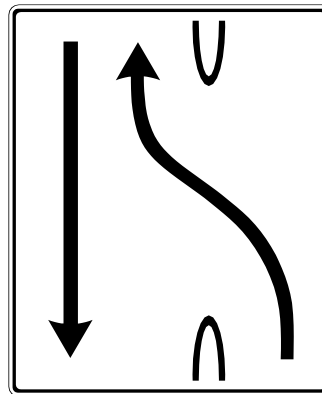


G,4b

5. Signaux de chantier



G,5a



G,5b

Dispositions générales concernant les signaux applicables à une ou plusieurs voies d'une chaussée comportant plusieurs voies de circulation dans le même sens

Les signaux du présent chapitre constituent des exemples de signaux qui signifient qu'un avertissement de danger, une interdiction, une restriction, une obligation ou une indication ne s'applique qu'à une ou plusieurs voies de circulation d'un ensemble de voies d'une chaussée qui vont dans le même sens et qui sont séparées par un marquage longitudinal.

Ces signaux comportent un nombre de flèches égal au nombre total des voies des deux sens de circulation. Lorsqu'une berme médiane sépare les deux sens de circulation, les flèches des voies de circulation en sens inverse sont supprimées.

Les signaux d'avertissement de danger, d'interdiction, de restriction, d'obligation ou d'indication du présent article sont d'application sur les voies de circulation représentées par les flèches qui en sont respectivement pourvues.

Sur les autoroutes les flèches apparaissent en blanc sur fond bleu, et sur les autres voies elles apparaissent en noir sur fond jaune. Dans le contexte de la signalisation d'un chantier, les flèches apparaissent en noir sur fond blanc.

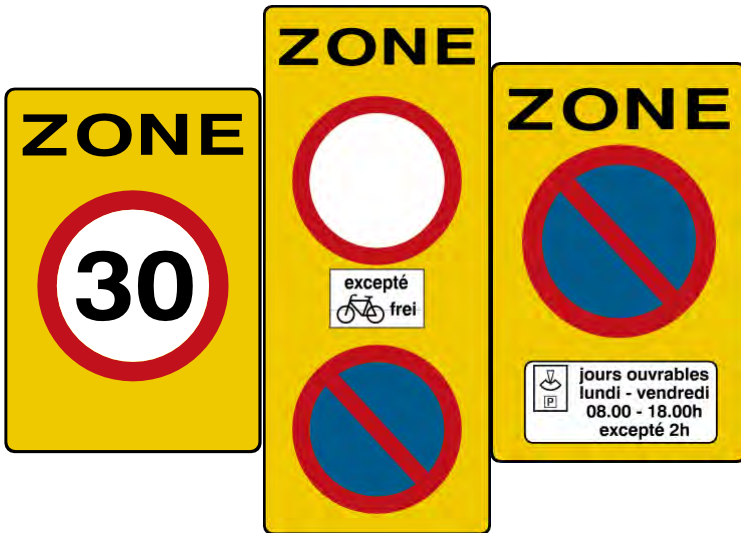
Les signaux applicables à une ou plusieurs voies d'une chaussée comportant plusieurs voies de circulation dans le même sens reproduits sur les panneaux à signalisation dynamique doivent être conformes aux dispositions du présent chapitre. Toutefois, lorsque les nécessités techniques le justifient, notamment pour permettre une lisibilité satisfaisante, et à condition qu'aucune erreur d'interprétation ne soit possible, les symboles ou inscriptions des signaux G,1a, G,1b, G,2a, G,2b, G,3a, G,3b, G,4a et G,4b qui apparaissent en blanc sur fond bleu et en noir sur fond jaune peuvent respectivement apparaître en teinte claire sur fond foncé et en teinte foncée sur fond clair.

Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche, exception faite des supports qui portent par ailleurs des signaux colorés, lumineux ou non. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise.

Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche; la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches lorsque les supports portent également des signaux colorés lumineux. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise. Les signaux représentés sur les signaux du présent chapitre sont reproduits à une échelle de 100% des dimensions définies aux chapitres «Dispositions générales» des signaux respectifs; ils peuvent être réduits jusqu'à une échelle de 70% de ces dimensions sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou des cyclistes et des piétons et, dans des cas exceptionnels, sur les autres voies publiques, en raison notamment d'une configuration particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.

VIII. SIGNAUX A VALIDITE ZONALE

1. Début de zone

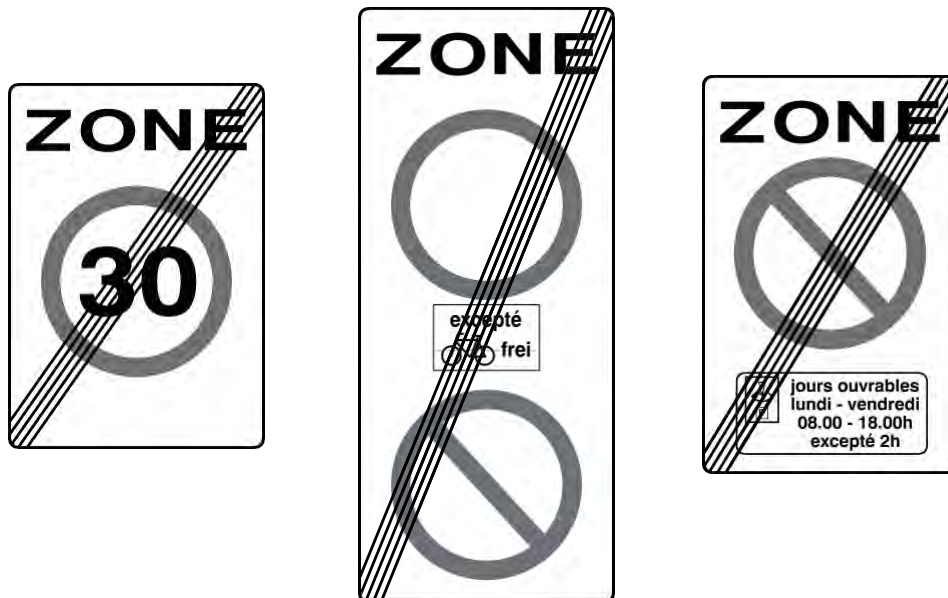


H,1

Le signal H,1, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique le début d'une zone formée d'un ensemble de voies et places soumises aux dispositions réglementaires qu'indiquent le ou les signaux qu'il porte.

Le signal H,1 porte des signaux d'interdiction ou de restriction, des signaux d'obligation ou des signaux d'arrêt, de stationnement ou de parage.

2. Fin de zone



H,2

Le signal H,2, dont les illustrations ci-dessus sont des exemples, indique la fin d'une zone formée d'un ensemble de voies et places soumises aux dispositions réglementaires qu'indiquent le ou les signaux qu'il porte.

3. Gare routière



H,3a



H,3b



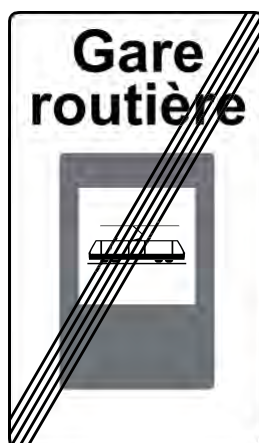
H,3c

Les signaux H,3a, H,3b et H,3c indiquent une gare routière. Ils portent le ou les symboles des moyens des transports en commun qui desservent la gare routière.

4. Fin de la gare routière



H,4a



H,4b



H,4c

Les signaux H,4a, H,4b et H,4c indiquent la fin d'une gare routière.

Dispositions générales concernant les signaux à validité zonale

Les signaux à validité zonale portent en haut du signal le mot «ZONE» en lettres noires, exception faite des signaux H,3a à H,4c.

Le fond des signaux à validité zonale est jaune pour les signaux qui indiquent le début d'une zone et blanc pour les signaux qui indiquent la fin d'une zone. Les signaux sont pourvus d'un liséré noir.

Sur les signaux à validité zonale qui indiquent la fin d'une zone, le ou les signaux représentés apparaissent en noir ou en gris clair. La bande diagonale apparaît en noir ou en gris foncé.

Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche; la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches lorsque les supports portent également des signaux colorés lumineux. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise.

Les signaux représentés sur les signaux du présent chapitre sont reproduits à une échelle de 100% des dimensions définies au chapitre 'Dispositions générales' des signes respectifs. Ils peuvent être reproduits jusqu'à à une échelle minimum de 70% des dimensions susmentionnées sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à

la circulation des cyclistes et des piétons ainsi que dans des cas exceptionnels sur les autres voies, en fonction notamment de la situation particulière des lieux et des besoins de la sécurité de la circulation.

IX. SYMBOLES ET INSCRIPTIONS ADDITIONNELS

1. Les signaux du présent article peuvent être complétés par les symboles et inscriptions additionnels repris ci-après.

En dehors de ces symboles et inscriptions, les symboles qui figurent sur les signaux du présent article peuvent également compléter un signal, sans modification de leur signification. Les inscriptions peuvent désigner une catégorie d'usagers ou de véhicules.

Les symboles et inscriptions additionnels sont placés en dessous du signal auquel ils se rapportent, sur un panneau additionnel pour les signaux des chapitres I. à VI. et dans un cartouche pour les signaux des chapitres VII. et VIII. Ils apparaissent en noir sur fond blanc, sauf exception conforme au présent chapitre. Les inscriptions apparaissent en caractères minuscules ou majuscules. Sur les panneaux à signalisation dynamique, les symboles et les inscriptions additionnels peuvent apparaître en teinte claire sur fond foncé, à condition que les nécessités techniques, notamment en vue d'une lisibilité satisfaisante, le justifient, et à condition qu'ils soient conformes aux dispositions du présent chapitre et qu'aucune erreur d'interprétation ne soit possible.

2.1. Le modèle 1 indique que le signal qu'il complète n'est applicable qu'à la ou les catégories d'usagers ou de véhicules dont il porte le symbole ou l'inscription. Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 1

Le signal n'est applicable qu'aux

– véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas la masse indiquée:



– véhicules automoteurs dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas la masse indiquée et aux autobus:



– véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse la masse indiquée:



– motor-homes:



modèle 1

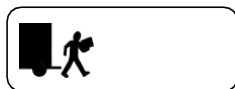
- véhicules automoteurs électriques et véhicules automoteurs électriques hybrides raccordés au point de recharge:



2.2. Le modèle 2 indique,

- lorsqu'il complète le signal C,18, que les emplacements marqués conformément à l'article 110 sont réservés, le cas échéant certains jours et heures, aux véhicules à l'arrêt, notamment en vue d'effectuer l'approvisionnement des commerces;
- lorsqu'il complète le signal E,27a, que l'accès à la zone piétonne n'est autorisé aux fournisseurs que certains jours et heures.

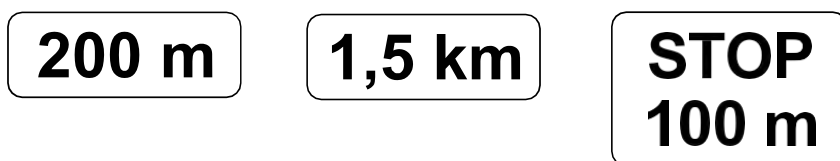
Le cas échéant, le symbole est suivi de l'inscription des jours et des heures pendant lesquels ces dispositions sont applicables.



modèle 2

2.3. Les sous-catégories du modèle 3, indiquent que le signal qu'elles complètent est applicable sur un tronçon déterminé de la voie publique.

Le modèle 3a indique la distance qui sépare le signal qu'il complète de l'endroit à partir duquel il est applicable ou de l'endroit du danger qu'il indique. Lorsqu'il complète le signal B,1 comme présignal du signal B,2a, il porte en outre l'inscription «STOP». Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 3a:



modèle 3a

Le modèle 3b indique que le signal qu'il complète est applicable en aval du signal sur un tronçon de la longueur indiquée.

Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 3b:



modèle 3b

Les modèles 3c et 3d indiquent que le signal C,18 ou C,19 qu'ils complètent, est applicable, soit du ou des côtés indiqués par la ou les flèches, soit sur un tronçon de la longueur indiquée situé du ou des côtés indiqués par la ou les flèches. Le signal ainsi complété est placé parallèlement à l'axe de la chaussée.

Lorsque le panneau additionnel 3c complète un des signaux E,23 à E,23d, il indique la direction à suivre pour rejoindre un parking.

Les illustrations ci-après sont des exemples des modèles 3c et 3d:



modèle 3c

modèle 3d

Les modèles 3e et 3f indiquent que les dispositions du signal qu'ils complètent, sont applicables en amont et en aval du signal

rappel



modèle 3^e

modèle 3f

Les modèles 3g et 3h indiquent que les dispositions en matière d'arrêt et de stationnement qui prévalent en amont du signal C,18 ou C,19 qu'ils complètent, cessent d'être applicables en aval du signal:

modèle 3g

modèle 3h



Le modèle 3i, qui peut compléter un signal placé du côté droit de la chaussée, indique que le signal n'est applicable qu'à la voie de circulation la plus à droite de la chaussée:



modèle 3i

Le modèle 3j indique que le signal C,18 ou C,19 qu'il complète, est également applicable sur l'accotement:

modèle 3j



2.4. Le modèle 4 indique que le signal qu'il complète n'est applicable qu'aux jours et heures inscrits. Lorsque le panneau additionnel complète le signal C,18, l'indication des jours et heures peut être suivie de la référence à l'article



102 dans le cadre d'un chantier ou à l'article 166 dans le cadre d'une manifestation. Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 4:

modèle 4

2.5. Les sous-catégories du modèle 5 indiquent que le signal d'interdiction ou bien les signaux D,1 ou E,14 qu'elles complètent ne sont pas applicables à la ou les catégories d'usagers ou de véhicules dont le symbole ou l'inscription accompagne la mention « excepté » ou « excepté/frei ».

Le modèle 5a, dont les illustrations ci-après sont des exemples, indique que le signal n'est pas applicable aux

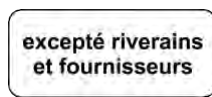
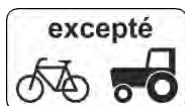
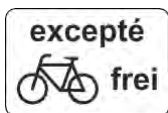
«– cycles

– cycles, tracteurs
et machines
automotrices

– riverains et leurs
fournisseurs

– riverains et leurs
fournisseurs,
ainsi que
tracteurs et
machines
automotrices

– véhicules automoteurs
électriques et véhicules
automoteurs électriques
hybrides raccordés au
point de recharge:



modèle 5a

Le modèle 5b, qui peut compléter le signal C,18, indique que l'interdiction de stationnement ne vise pas les véhicules servant au transport de personnes handicapées, à condition qu'ils soient munis d'une carte de stationnement pour personnes handicapées en cours de validité:



modèle 5b

2.6. Les sous-catégories du modèle 6:

Le modèle 6a, qui peut compléter les signaux D,10 et E,27a, indique que les cycles sont autorisés à circuler respectivement sur la voie réservée aux véhicules des services de transports publics et dans la zone piétonne:



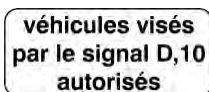
modèle 6a

Le modèle 6aa, qui peut compléter le signal D,10, indique que les véhicules repris à l'article 107, chapitre IV., rubrique 10., alinéa 2 sont autorisés à circuler sur la voie réservée aux véhicules des services de transports publics:

modèle 6aa



Le modèle 6ab, qui peut compléter le signal D,11, indique que les véhicules des services de transports publics et les véhicules effectuant le ramassage scolaire sont autorisés à circuler sur la voie réservée aux tramways:



modèle 6ab

Le modèle 6b, qui peut compléter les signaux C,2, D,4, D,5, E,18a et F,19a, indique que les piétons âgés de 10 ans ou plus sont autorisés à utiliser des engins de déplacement personnels sur les parties de la voie publique munies d'un de ces signaux. Cette autorisation vise également les enfants de moins de 10 ans dès lors qu'ils sont accompagnés d'une personne âgée de 15 ans au moins :

modèle 6b



Le modèle 6c, qui peut compléter les signaux C,1a et E,13a, ainsi que le modèle 6d, qui peut compléter le signal E,13b, indiquent que la catégorie de véhicules dont ils portent le symbole ou l'inscription est autorisée à circuler dans le sens opposé au sens unique; les illustrations ci-après sont des exemples des modèles 6c et 6d:

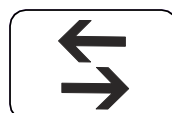


modèle 6c



modèle 6d

Le modèle 6e, qui peut compléter le signal A,12, indique que les cycles sont autorisés à circuler dans les deux sens sur la voie publique dans laquelle débouche la voie publique munie dudit signal:



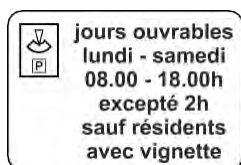
modèle 6e

2.7. Les sous-catégories du modèle 7 indiquent que le stationnement ou le parcage sont à durée limitée:

Le modèle 7a, qui peut compléter les signaux C,18 et E,23, et qui porte le symbole du disque de stationnement ou de parcage, indique aux conducteurs qui stationnent ou parquent leur véhicule l'obligation de se conformer aux dispositions de l'article 167bis, notamment l'obligation d'exposer le disque de stationnement ou de parcage et de respecter la durée maximale de stationnement ou de parcage autorisée. Le symbole est suivi de l'inscription de la durée maximale de stationnement ou de parcage autorisée. Il peut être suivi de l'inscription des jours et des heures pendant lesquels la limitation s'applique et de l'inscription du nombre d'emplacements visés. Lorsque des modalités particulières en matière de stationnement ou de parcage sont prévues en faveur des résidents, le symbole du disque est également suivi de l'inscription «sauf résidents avec vignette» et, le cas échéant, de l'inscription du secteur de stationnement résidentiel.

Les dispositions de l'alinéa qui précède sont applicables sans préjudice d'éventuelles dispositions particulières prévues par la réglementation communale en matière de stationnement et de parcage.

Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 7a:



modèle 7a complétant le signal C,18

modèle 7a complétant le signal E,23

Le modèle 7b, qui peut compléter les signaux C,18 et E,23 à E,23d, et qui porte le symbole du parcimètre à distribution de tickets, indique aux conducteurs qui stationnent ou parquent leur véhicule l'obligation de payer une taxe de stationnement ou de parcage, d'exposer le ticket du côté intérieur du pare-brise du véhicule, de sorte que son côté recto soit lisible de l'extérieur et de respecter la durée de stationnement ou de parcage autorisée en fonction du montant payé, telle qu'indiquée par l'heure limite inscrite sur le ticket. En cas de paiement de la taxe par voie électronique sans émission de ticket, le stationnement ou le parcage est autorisé pour la durée sollicitée par l'utilisateur, dans la limite de la durée maximale autorisée et à condition, le cas échéant, qu'une vignette de paiement électronique définie par un règlement communal soit exposée du côté intérieur du pare-brise du véhicule de sorte à être lisible de l'extérieur. Le symbole est suivi de l'inscription de la durée maximale de stationnement ou de parcage autorisée. Il peut être suivi de l'inscription des jours et des heures pendant lesquels la limitation s'applique () et de l'inscription du nombre d'emplacements visés. Lorsque des modalités particulières en matière de stationnement ou de parcage sont prévues en faveur des résidents, le symbole du disque est également suivi de l'inscription «sauf résidents avec vignette» et, le cas échéant, de l'inscription du secteur de stationnement résidentiel.

Les dispositions de l'alinéa qui précède sont applicables sans préjudice d'éventuelles dispositions particulières prévues par la réglementation communale en matière de stationnement et de parcage.

Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 7b:



modèle 7b complétant le signal C,18

modèle 7a complétant les signaux E,23 à E,23d

Le modèle 7c, qui peut compléter les signaux C,18 et E,23, et qui porte le symbole du parcmètre à minuterie, indique aux conducteurs qui stationnent ou parquent leur véhicule l'obligation de payer une taxe de stationnement ou de parcage et de respecter la durée de stationnement ou de parcage autorisée en fonction du montant payé, telle qu'indiquée par l'index du parcmètre à minuterie. En cas de paiement de la taxe par voie électronique sans émission de ticket, le stationnement ou le parcage est autorisé pour la durée sollicitée par l'utilisateur, dans la limite de la durée maximale autorisée et à condition, le cas échéant, qu'une vignette de paiement électronique définie par un règlement communal soit exposée du côté intérieur du pare-brise du véhicule de sorte à être lisible de l'extérieur. Le symbole est suivi de l'inscription de la durée maximale de stationnement ou de parcage autorisée. Il peut être suivi de l'inscription des jours et des heures pendant lesquels la limitation s'applique (...) et de l'inscription du nombre d'emplacements visés. Lorsque des modalités particulières en matière de stationnement ou de parcage sont prévues en faveur des résidents, le symbole du disque est également suivi de l'inscription «sauf résidents avec vignette» et, le cas échéant, de l'inscription du secteur de stationnement résidentiel.

Les dispositions de l'alinéa qui précède sont applicables sans préjudice d'éventuelles dispositions particulières prévues par la réglementation communale en matière de stationnement et de parcage. Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 7c:

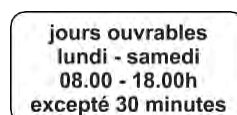


modèle 7c complétant le signal C,18



modèle 7c complétant le signal E,23

Le modèle 7d, qui peut compléter le signal C,18 et qui porte l'inscription d'une durée précédée de la mention «excepté» ainsi que, le cas échéant, l'inscription de jours et d'heures, indique que le stationnement est limité à la durée indiquée, le cas échéant aux jours et heures indiqués. L'illustration ci-après est un exemple du modèle 7d:



modèle 7d

2.8. Le modèle 8, qui peut compléter le signal A,8, indique qu'il y a un risque de formation inattendue de verglas:



modèle 8

2.9. Le modèle 9, qui peut compléter le signal E,19, indique que l'arrêt d'autobus est desservi par des véhicules servant au ramassage scolaire:



modèle 9

2.10. Le modèle 10, qui peut compléter les signaux C,3n et D,12, peut porter la lettre B, C, D ou E pour indiquer que le signal qu'il complète s'applique aux véhicules transportant des marchandises dangereuses dont l'accès est interdit respectivement dans les tunnels de catégorie B, C, D ou E, telles que ces catégories sont prévues par l'article 1.9.5.2 de l'annexe A de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR) fait à Genève le 30 septembre 1957 :



modèle 10

Art. 108.

1. Les signaux routiers sont placés en dehors de la chaussée, du côté droit de celle-ci dans le sens de la circulation. Ils peuvent être répétés du côté gauche de la chaussée ou au-dessus de celle-ci pour renforcer leur visibilité, sans préjudice de la lettre f) ci-après. Toutefois,

- a) les signaux D,4a, D,5c, D,5aa, D,5ba, D,6a, D,8 et D,9a, E,9b, E,9ba, E,25b, E,26b et E,27b, F,14b et F,18b, H,2, H,4a, H,4b et H,4c peuvent être placés au revers respectivement des signaux D,4, D,5, D,5a, D,5b, D,6, D,7 et D,9, E,9a, E,9aa, E,25a, E,26a et E,27a, F,14a et F,18a, H,1, H,3a, H,3b et H,3c;
- b) les signaux C,17a, C,17b, C,17c et C,17d peuvent être placés au revers des signaux d'interdiction ou de restriction qui s'adressent à la circulation en sens inverse;
- c) les signaux C,18 à C,20b, E,23 à E,23d, E,24b, E,24c et F,15 sont placés du ou des côtés adéquats de la chaussée;
- d) le signal E,24a est placé dans l'axe de la chaussée ou de la voie de circulation;
- e) les signaux B,7a, B,7b, D,2, D,3, E,19 et E,20 sont placés conformément aux dispositions de l'article 107;
- f) les signaux B,1 et B,2a ainsi que le signal B,1 complété en tant que présignal de ces signaux par un panneau additionnel du modèle 3a doivent être répétés du côté gauche d'une chaussée à sens unique munie de plus d'une voie de circulation.

Dans le cadre d'un chantier, les signaux colorés lumineux, les signaux A,15, A,21, C,2 et C,2a complétés par les signaux E,24aa ou E,24ba ou par une barrière de protection ainsi que les signaux E,22a, E,22aa, E,24aa, E,24ba, E,24ca et E,24d peuvent être placés sur la chaussée même, dans le sens de la circulation, conformément aux dispositions des articles 102 et 102ter.

Hormis les signaux C,18 à C,20b et E,23 à E,23d, les signaux dont la mise en place répond aux dispositions qui précèdent, sont applicables aux usagers auxquels ils s'adressent sur toute la largeur de la voie publique ouverte à la circulation. Toutefois, un signal peut ne s'appliquer qu'à une ou plusieurs voies de la chaussée, conformément aux dispositions de l'article 107, chapitres VII . et IX.

2. Sans préjudice des dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 1. concernant les chantiers, les signaux sont placés de manière à ne pas gêner la circulation des véhicules sur la chaussée et de manière à être visibles des usagers

à tout moment. Sans préjudice des dispositions de l'article 101, les signaux qui sont implantés sur les trottoirs et les accotements doivent être placés de manière à gêner le moins possible les usagers autorisés à y circuler.

En dehors des agglomérations, la distance entre l'extrémité du signal située du côté de la chaussée et l'aplomb du bord de la chaussée ne peut être inférieure à 0,50m. La distance entre l'axe des signaux et l'aplomb du bord de la chaussée ne peut être supérieure à 2m, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent.

Dans les agglomérations, la distance entre l'extrémité du signal située du côté de la chaussée et l'aplomb du bord de la chaussée ne peut être inférieure à 0,50m, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent.

Sur les voies publiques réservées à la circulation des cyclistes ou à la circulation des cyclistes et des piétons, la distance entre l'extrémité du signal située du côté de la voie et l'aplomb du bord de la voie ne peut être inférieure à 0,50m, à moins que des circonstances particulières ne s'y opposent. Lorsque celle-ci est inférieure à 0,50m, la distance entre le bord inférieur du signal ou du panneau additionnel le plus bas et le niveau le plus haut de l'accotement doit être d'au moins 2m. Par dérogation aux dispositions du premier alinéa sous 1., les signaux du présent alinéa peuvent dans des cas exceptionnels être placés au-dessus de l'assise carrossable; dans ce cas, la distance entre le bord inférieur du signal ou du panneau additionnel le plus bas et le niveau le plus haut du revêtement carrossable doit être d'au moins 2,50m.

Art. 109.

1. Les signaux colorés lumineux dont il est fait usage pour régler la circulation, se présentent sous forme de figures géométriques, de flèches, de symboles ou d'inscriptions. Les signaux colorés lumineux du système tricolore se composent des feux rouge, orange et vert, ceux du système bicolore se composent soit des feux rouge et vert, soit des feux rouge et orange et ceux du système unicolore se composent du feu rouge :

- Le feu rouge indique l'arrêt obligatoire ; dans le système unicolore rouge, le feu est dédoublé, les deux feux étant employés simultanément :



- Le feu vert indique le passage libre :



- Le feu orange indique un changement imminent du sens de la circulation et comporte l'interdiction de franchir le signal. Cette interdiction ne s'applique pas aux conducteurs qui, au moment où ce signal apparaît, s'en trouvent si près qu'ils ne peuvent plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes. Le feu orange oblige en outre les usagers engagés dans une intersection à la dégager. Dans le système bicolore rouge et vert, le feu orange est remplacé par l'emploi simultané des feux rouge et vert :



Lorsque les signaux colorés lumineux se présentent sous forme de flèches, la flèche rouge indique l'interdiction de franchir le signal et la flèche verte l'autorisation de le franchir, selon l'orientation de la flèche ou des flèches affichées :



Une flèche rouge horizontale orientée vers la droite, placée à droite du feu rouge, ou une flèche rouge horizontale orientée vers la gauche, placée à gauche du feu rouge, comportent, si elles sont affichées simultanément avec le feu vert, l'interdiction de franchir le signal vert pour tourner à droite ou à gauche selon l'orientation de la flèche. Une flèche verte horizontale orientée vers la droite, placée à droite du feu vert, ou une flèche verte horizontale orientée vers la gauche, placée à gauche du feu vert, comportent, si elles sont affichées simultanément avec le signal rouge, l'autorisation de franchir le signal rouge pour tourner à droite ou à gauche selon l'orientation de la flèche.

Les signaux colorés lumineux sont placés soit verticalement, avec le feu rouge en haut, soit horizontalement, avec le feu rouge à gauche. Dans le système tricolore, le feu orange est placé entre les feux rouge et vert.

Les signaux colorés lumineux sont placés du côté droit de la chaussée dans le sens de la circulation; ils peuvent être répétés du côté gauche. Dans ces cas, le bord inférieur le plus bas du signal doit se trouver à 2 mètres au moins et à 3,50 mètres au plus de la voie publique. Les signaux colorés lumineux peuvent également être répétés au-dessus de la chaussée, ou, à titre exceptionnel, être placés au-dessus de la chaussée. Dans ces cas, le bord inférieur le plus bas du signal doit se trouver à 4,50 mètres au moins de la chaussée.

Lorsque la chaussée comporte dans le même sens plusieurs voies de circulation, les signaux colorés lumineux peuvent être placés au-dessus de ces voies. Ils s'appliquent aux seules voies au-dessus desquelles ils sont placés. Le feu rouge indique l'arrêt obligatoire ou l'interdiction d'emprunter la voie qui en est pourvue. Le feu vert indique le passage libre ou l'autorisation d'emprunter la voie qui en est pourvue. Ces signaux peuvent également se présenter sous forme de flèches avec la signification que leur confère l'alinéa 2.

Les signaux colorés lumineux appelés signaux d'affectation de voies sont également placés au-dessus des voies auxquelles ils s'appliquent ; ils se présentent sous les formes et avec les significations suivantes :

- le rouge, sous la forme de deux barres inclinées croisées, indique l'interdiction d'emprunter la voie qui en est pourvue et l'obligation de la quitter en amont du signal :



- le vert, sous la forme d'une flèche verticale dirigée vers le bas, comporte l'autorisation d'emprunter la voie qui en est pourvue :



- l'orange clignotant, sous la forme d'une flèche oblique dirigée vers le bas, soit vers la gauche, soit vers la droite, soit vers les deux côtés, indique l'approche d'un endroit à partir duquel s'applique l'interdiction d'emprunter la voie qui en est pourvue, et comporte l'obligation de quitter cette voie dans le ou les sens indiqués par la flèche ; son emploi est facultatif :



2. Le feu orange clignotant, qui peut se présenter également sous la forme d'une flèche ou d'un symbole, indique la prudence.

Le feu orange clignotant qui se présente sous la forme du symbole du cycle orange complété par une flèche orange sur fond noir, indique aux conducteurs de cycles, lorsqu'affiché simultanément avec le signal rouge, l'autorisation de franchir le signal rouge selon l'orientation de la flèche, sous réserve de céder le passage aux piétons qui traversent la chaussée et aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dont ils s'approchent.

Aux passages pour piétons et aux passages pour piétons et cyclistes, ainsi qu'aux gués pour piétons et aux gués pour piétons et cyclistes non situés aux intersections, les feux sont éteints pour les piétons et conducteurs de cycles qui traversent la chaussée, lorsque le feu orange clignotant est affiché à l'intention des conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent sur cette chaussée.

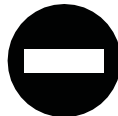
3. Un feu rouge clignotant ou deux feux rouges clignotant alternativement à proximité immédiate d'un passage à niveau indiquent l'approche d'un véhicule sur rails ainsi que, dans le cas des passages à niveau avec barrières ou demi-barrières, l'imminence de la fermeture des barrières ou demi-barrières; ces feux peuvent être complétés par un signal sonore.

Le ou les feux rouges clignotants indiquent l'interdiction pour les usagers de s'engager sur le passage à niveau.

Les feux rouges sont placés du côté droit de la chaussée dans le sens de la circulation; ils peuvent être répétés du côté gauche; à titre exceptionnel, ils peuvent être placés au milieu de la chaussée. Selon la disposition des voies d'accès aux passages à niveau, les signaux peuvent se présenter sous forme de flèches.

4. Aux endroits où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux et où la circulation des autobus et des tramways est réglée par dérogation aux règles de priorité ou aux règles d'utilisation des voies de circulation signifiées par les signaux colorés lumineux et applicables aux autres catégories d'usagers, ces règles particulières sont indiquées par des signaux lumineux de couleur blanche ou jaune clair sur fond noir avec les formes et significations suivantes :

- la barre horizontale indique l'arrêt obligatoire :



- la barre verticale ou la barre oblique, qui monte vers la gauche ou vers la droite selon la direction ouverte, indique le passage libre ; l'obligation pour le conducteur d'autobus ou de tramway de céder, dans cette hypothèse, la priorité aux autres usagers, sans obligation d'arrêt, est indiquée sous forme de triangle dont la pointe est dirigée vers le bas :



- le disque indique le changement imminent de priorité; il comporte l'interdiction de franchir le signal, à moins que le conducteur ne s'en trouve si près qu'il ne peut plus s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes, ainsi que l'obligation de dégager l'intersection :



Ces signaux peuvent être placés verticalement ou horizontalement; la barre horizontale est en haut lorsqu'ils sont placés verticalement, et à gauche lorsqu'ils sont placés horizontalement; le disque est placé entre la barre horizontale et la barre verticale ou oblique, le triangle étant placé à droite de la barre verticale ou oblique.

5. Les signaux colorés lumineux et les signaux lumineux blancs ou jaune clair priment les signaux de priorité, le cas échéant en place . En cas de non fonctionnement desdits signaux lumineux ou en cas de feux éteints, les règles générales en matière de priorité, ou, le cas échéant, les signaux de priorité en place s'appliquent.

Lorsque les supports qui portent les signaux colorés lumineux sont peints, la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches.

Art. 110.

(1) Le marquage sur la voie publique comporte des marques de couleur blanche ou jaune, sans préjudice du paragraphe 4.

(2) Les marques de couleur blanche comprennent:

- a) Les lignes de sécurité: lignes longitudinales continues, qui interdisent le dépassement, sans préjudice des dispositions de l'article 126, ou le passage d'une voie de circulation à une autre, ou qui délimitent les deux sens de circulation sur les chaussées ayant deux ou plus de deux voies dans chaque sens. Il est interdit de franchir ou de chevaucher une ligne de sécurité, sauf en cas de contournement conformément aux dispositions de l'article 127.
- b) Les lignes guides: lignes longitudinales discontinues, qui guident et facilitent la circulation sur les voies d'une chaussée ou qui annoncent l'approche d'une ligne de sécurité; les lignes constituées par des clous ou des dispositifs réfléchissants sont assimilées aux lignes guides. Ces lignes peuvent être franchies, à condition qu'il soit tenu compte des exigences de la sécurité de la circulation.
Lorsqu'une ligne de sécurité et une ligne guide sont juxtaposées, les conducteurs ne doivent tenir compte que de la ligne qui se trouve de leur côté.
- c) Les lignes continues ou discontinues, qui délimitent les bords de la chaussée pour les rendre mieux visibles, appelées encore lignes de rive; elles peuvent être franchies.
- d) Les lignes continues, qui délimitent les bandes ou emplacements de stationnement que doivent occuper les véhicules en stationnement; elles peuvent être franchies. La ligne continue peut être remplacée par les amorces de cette ligne, lorsque la bande de stationnement est divisée en emplacements de stationnement.
- e) Les lignes continues, qui délimitent les voies cyclables obligatoires ou qui séparent la voie cyclable et le chemin pour piétons sur un chemin obligatoire pour cyclistes et piétons indiqué par le signal D,5a ou sur un chemin conseillé pour cyclistes et piétons indiqué par le signal F,20a.
- f) Les lignes discontinues, qui délimitent les voies cyclables suggestives.
- g) Les lignes discontinues, qui délimitent les voies réservées aux véhicules des services de transports publics.
- h) Les lignes ou marques en dents de scie, transversales ou à angle aigu à l'axe de la chaussée, qui indiquent aux conducteurs la ligne à ne pas franchir lorsqu'ils doivent céder le passage aux véhicules qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dont ils s'approchent.
- i) Les lignes ou marques transversales ou à angle aigu à l'axe de la chaussée, qui sont employées comme indication d'arrêt.
- j) Les passages pour piétons; ils comportent un marquage transversal ou oblique à l'axe de la chaussée, qui est constitué de bandes orientées parallèlement à cet axe. L'aplomb des passages pour piétons doit être indiqué par le signal E,11a, conformément à l'article 107.
- k) Les gués pour cyclistes; ils comportent un marquage transversal ou oblique à l'axe de la chaussée, qui est constitué d'une surface délimitée par deux lignes discontinues constituées de marques carrées, ou, dans le cas d'un gué oblique, de parallélogrammes orientés parallèlement à l'axe de la chaussée; la surface délimitée est peinte en rouge ou non peinte en agglomération et non peinte hors agglomération.

- l) Les passages pour piétons et cyclistes: ils comportent le marquage d'un passage pour piétons et d'un passage pour cyclistes juxtaposés; l'aplomb des passages pour piétons et cyclistes doit être indiqué par le signal E,11b, conformément à l'article 107.
- m) Les emplacements réservés aux véhicules à l'arrêt, en vue notamment d'effectuer l'approvisionnement des commerces ainsi qu'aux véhicules utilisés en vue d'assurer des soins médicaux dans le cadre du règlement grand-ducal du 16 avril 2003 concernant l'usage du signe distinctif «médecin en service», sont indiqués par des marques transversales à l'axe de la chaussée complétées par des lignes diagonales croisées et sont délimités du côté de la voie de circulation par l'inscription longitudinale «LIVRAISONS»; le signal C,18 complété par un panneau additionnel du modèle 2 peut limiter les dispositions qui précèdent à certains jours et heures.
- n) Les lignes en zigzag sur le côté de la chaussée; elles indiquent qu'il est interdit de stationner sur la longueur de ces lignes du côté concerné de la chaussée; à la hauteur des arrêts d'autobus, la ligne en zigzag peut être remplacée par les amorces de cette ligne, à condition que le marquage soit complété par l'inscription longitudinale «BUS» .
- o) Les surfaces de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue ou discontinue; elles indiquent qu'il est interdit de circuler sur cette partie de la chaussée, d'y stationner ou de s'y arrêter; une ligne discontinue indique que la surface peut être traversée en cet endroit.
- p) Les surfaces délimitées par des lignes continues formant rectangle et munies de lignes diagonales croisées, qui indiquent aux conducteurs qu'il leur est interdit d'entrer sur cette surface, lorsque la fluidité de la circulation en aval de la surface ainsi marquée provoque une file de véhicules et risque d'obliger le conducteur à immobiliser son véhicule sur cette surface; ces surfaces sont encore appelées enveloppes.
- q) Les flèches marquées sur les voies de circulation d'une chaussée; elles indiquent que les conducteurs doivent suivre la ou les directions indiquées sur la voie dans laquelle ils circulent. Les flèches marquées sur les voies de circulation des parkings indiquent la ou les directions à suivre obligatoirement.
- r) Les autres lignes ou marques, qui indiquent des sens giratoires et des obstacles sur la chaussée ou à proximité de celle-ci, qui répètent les indications données par des signaux routiers ou qui donnent aux usagers des indications qui ne peuvent pas être données de façon appropriée par des signaux routiers ou des signaux colorés lumineux.
- s) Les gués pour piétons; ils comportent un marquage transversal ou oblique à l'axe de la chaussée, qui est constitué d'une surface délimitée par deux lignes discontinues constituées de marques rectangulaires, ou, dans le cas d'un passage oblique, de parallélogrammes orientés parallèlement à l'axe de la chaussée; la surface délimitée est non peinte. Lorsqu'un gué pour piétons jouxte un gué pour cyclistes, la ligne discontinue du gué pour piétons située du côté du gué pour cyclistes est supprimée.

Les dispositions concernant les marques sous a), h), i), o) et p) ne sont pas applicables aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

(3) Les marques de couleur jaune comprennent:

- a) Les lignes continues sur les bordures d'un trottoir ou d'une chaussée, qui interdisent le stationnement du côté concerné de la chaussée sur la longueur de ces lignes.
- b) Les marques qui indiquent une modification des marques blanches sur la chaussée, notamment en présence d'un chantier; ces marques priment celles de couleur blanche.

Dans la mesure où elles visent les marques sous a), h), i), o) et p) «du paragraphe (2) », les marques sous b) du présent paragraphe ne sont pas applicables aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

(4) Un marquage lumineux horizontal de couleur rouge formant une ligne transversale à l'axe de la chaussée peut compléter le ou les feux rouges aux entrées des tunnels signalés comme tels. Le même marquage lumineux peut être mis en place sur les bretelles de sortie des autoroutes dans le sens contraire de la circulation pour indiquer, le cas échéant, à un usager qu'il s'est engagé ou qu'il s'engage dans le sens de l'accès interdit sur la bretelle de sortie.

Art. 111.

1. Les signaux d'indication de direction et les signaux de localisation sont posés et conservés sur la voirie de l'Etat par l'Administration des Ponts et Chaussées et sur la voirie communale par les administrations communales compétentes.

2. Sans préjudice des dispositions de l'article 102, les autres signaux d'indication sans effet obligatoire pour les usagers de la route et les signaux d'avertissement de danger sont posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées à l'extérieur des agglomérations et exception faite pour la voirie communale.

Sur la voirie communale ainsi qu'à l'intérieur des agglomérations ces signaux sont posés et conservés par les administrations communales compétentes. Toutefois, si celles-ci restent en défaut de le faire sur la voirie de l'Etat, l'administration des Ponts et Chaussées peut, après due information des autorités communales et aux frais de la commune suppléer à leur carence.

3. Les signaux qui indiquent des prescriptions édictées par un règlement grand-ducal en vertu de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou par un règlement ministériel en vertu de l'article 100 du présent arrêté sont posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées.

Les signaux qui indiquent des prescriptions édictées par les autorités communales compétentes en vertu de l'article 5 précité sont posés et conservés par les administrations communales compétentes.

4. Les conducteurs de véhicules et d'animaux qui circulent sur une des routes énumérées ci-après, bénéficient de la priorité de passage dans la traversée des croisements, bifurcations ou jonctions successifs formés par ces routes et des voies publiques qui y aboutissent ou qui les croisent:

- a) N 1: Luxembourg - Wasserbillig;
- b) N 2: Luxembourg - Remich;
- c) N 3: Luxembourg - Frisange;
- d) N 5: Luxembourg - Rodange;
- e) N 6: Luxembourg - Steinfort;
- f) N 7: Luxembourg - Diekirch - Schmiede;
- g) N 10: Schengen - Wasserbillig - Echternach - Wallendorf - Vianden - Marbourg;
- h) N 11: Luxembourg - Echternach;
- i) N 12: Luxembourg - Saeul - Wiltz - Wemperhardt;
- j) N 13: Windhof - Bettembourg - Frisange - Bous;
- k) N 14: Diekirch - Larochette - Graulinster - Weckergrund;
- l) N 15: Ettelbruck - poteau de Doncols - frontière belge;
- m) N 31: Livange - Bettembourg - Dudelange - Esch-sur-Alzette - Differdange - Biff - Pétange - frontière belge.
- n) n) N32: liaison entre le CR110 et le CR174; N34: Helfenterbruck – giratoire Tossebiereg;
- o) N35: Bertrange – giratoire de Bertrange-Nord;
- p) CR181: giratoire Biergerkräiz – échangeur Bridel.

Aux endroits où les routes nationales se croisent ou suivent un parcours commun, la priorité est attribuée en fonction de l'ordre numérique des routes, sauf pour ce qui est de la N15 qui a la priorité à son point d'intersection avec la N12, et de la N31 qui est de façon générale prioritaire à toutes ses intersections avec d'autres routes nationales.

A l'extérieur des agglomérations les signaux de priorité et d'avertissement de danger destinés à indiquer les règles de priorité ci-avant, sont posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées.

A l'intérieur des agglomérations ces signaux sont posés et conservés par les administrations communales compétentes. Si celles-ci restent en défaut, l'administration des Ponts et Chaussées suppléera à leur carence après due information des autorités communales et aux frais de la Commune.

Il peut être dérogé au caractère prioritaire des routes énumérées, si la configuration des lieux et la sécurité des usagers le justifient, et que l'intersection est située en agglomération ou que, située hors agglomération, cette intersection est aménagée en sens giratoire comportant un terre-plein au centre de l'anneau carrossable.

5. Les voies publiques suivantes sont considérées comme autoroutes et signalées comme telles:

- A1, de la croix de Gasperich jusqu'au point-frontière de Wasserbillig-Mesenich;
- A3, de Luxembourg-Sud jusqu'au point-frontière de Dudelange-Zoufftgen;
- A4, de Luxembourg jusqu'à Esch-sur-Alzette;
- A6, de la croix de Gasperich jusqu'au point-frontière de Kleinbettingen-Sterpenich;
- A7, de la jonction de Grünwald jusqu'à l'échangeur de Schieren;
- A13, du giratoire Biff jusqu'au point-frontière de Schengen-Perl.

Les voies publiques suivantes sont considérées comme routes pour véhicules automoteurs et signalées comme telles :

- B3, du giratoire Gluck jusqu'au CR224 ;
- B7, de l'échangeur de Schieren jusqu'à la N27A ;
- B40, liaison Micheville.

6. Aux passages à niveau, les feux lumineux et les signaux sont posés et conservés par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sous réserve d'approbation par le ministre ayant les Transports dans ses attributions; ne sont pas visés par cette disposition les signaux A,25, A,26, A,27a à A,27c, B,2a, C,13aa et C,13ba qui sont posés et conservés par l'Administration des ponts et chaussées sur la voirie de l'Etat et par les autorités communales sur la voirie communale.

7. Sauf ce qui est disposé aux paragraphes 2, alinéa 2, et 4, alinéa 3, les frais relatifs à la pose et à la conservation des signaux sont à charge de l'Etat, si ceux-ci sont posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées; et ils sont à charge de la commune concernée, si les signaux sont posés et conservés par l'administration communale.

Les frais relatifs à la pose et à la conservation des signaux et feux protégeant les passages à niveau sont à charge de la société nationale des C.F.L. à l'exception des frais relatifs aux signaux posés et conservés par l'administration des Ponts et Chaussées.

Art. 112.

Les usagers doivent se conformer aux signaux routiers, aux «signaux colorés lumineux», aux marques sur la chaussée ainsi qu'aux dispositifs employés pour signaler un obstacle à la circulation, prévus au chapitre V du présent arrêté.

Art. 113.

Les signaux mentionnés dans le présent arrêté et ceux qui seront créés dans la suite, resteront réservés exclusivement à la signalisation routière. Il est défendu d'y apposer des réclames ou signes quelconques.

Il est défendu aux particuliers, non autorisés par l'autorité compétente, de placer à proximité de la voie publique des signaux ayant trait à la circulation routière.

Il est défendu de placer des signaux ou panneaux qui, par leurs formes, couleurs ou dimensions, peuvent être confondus avec ceux de la signalisation routière ou d'installer à proximité des signaux réglementaires des panneaux ou sources lumineuses, qui peuvent nuire à leur visibilité et à leur efficacité.

Les panneaux de signalisation doivent être maintenus dans un état de propreté assurant à tout moment une lisibilité satisfaisante des signaux.

Art. 114.

L'endommagement par manque de prévoyance ou par maladresse des signaux routiers installés par l'autorité compétente ou avec son autorisation, est passible des peines prévues au présent arrêté.

V^e section . – Des injonctions aux usagers

Art. 115.

1. Les usagers doivent s'arrêter à toute réquisition

- a) des agents chargés du contrôle de la circulation, (...)
- b) des agents de l'Administration des douanes et accises contrôlant les dispositions légales relatives soit à la vignette prévue par la législation portant approbation et application de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, soit à la surcharge des véhicules, soit aux documents de bord et d'équipements spéciaux des véhicules destinés à transporter ou à utiliser comme carburant des matières pouvant présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou la santé publiques, soit qui agissent dans le cadre des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les services de taxis, lorsque ces agents portent les insignes de leur fonction; ces insignes doivent être visibles sans confusion possible de jour comme de nuit.

2. Les usagers doivent obtempérer aux injonctions suivantes des agents énumérés au paragraphe 1. sous a):

a) Le bras levé verticalement signifie:

«Arrêt pour tous les usagers, sauf pour ceux qui se trouvent à l'intérieur d'une intersection, lesquels doivent évacuer celle-ci» .

b) Le ou les bras tendus horizontalement signifient:

«Arrêt pour tous les usagers qui viennent d'une direction coupant celle indiquée par le ou les bras tendus» .

c) Le bras gauche tendu horizontalement, le bras droit étant plié en équerre signifie:

«Mise en marche de la circulation dans le sens ouvert» .

d) Le balancement horizontal du bras signifie:

«Accélérez l'allure» .

e) Le mouvement de haut en bas de la main signifie:

«Ralentissez» .

f) Les coups de sifflet répétés signalent l'infraction à une prescription réglementaire et signifient:

«Arrêt obligatoire» .

g) Le balancement transversal d'un feu rouge ou le signal donné à l'aide d'un disque portant l'inscription «Halte Police», et éclairé la nuit d'un feu rouge signifie:

«Arrêt obligatoire pour les usagers vers lesquels le feu ou la face du disque est dirigé» .

Les usagers de la route doivent obtempérer aux injonctions sous a), f) et g) ci-avant des agents de l'Administration des douanes et accises opérant dans le cadre de leurs compétences mentionnées au paragraphe 1., le disque employé portant l'inscription «Halte Douane» .

Sont à considérer en outre comme injonctions, les ordres verbaux donnés par les agents (...)2 énumérés au paragraphe 1., ainsi que l'affichage sur les véhicules utilisés dans le cadre des missions du paragraphe 1. qui invite le conducteur à suivre lesdits véhicules.

Les injonctions prévalent sur les règles de circulation ainsi que sur les indications des signaux colorés lumineux et des signaux routiers.

Art. 116.

Tout conducteur d'un véhicule immobilisé, arrêté, stationnant ou parqué en contravention au présent arrêté et aux règlements communaux, est tenu de le déplacer sur première réquisition d'un agent chargé du contrôle de la circulation.

Les conducteurs doivent obtempérer aux ordres verbaux y relatifs des agents.

Chapitre VI.- Circulation proprement dite

I^{er} section . – De l'entrée en circulation

Art. 117.

Tout usager qui s'engage sur la voie publique ou passe d'une partie de la voie publique à une autre, doit prendre toutes précautions utiles pour ne pas gêner sans nécessité ou ne pas mettre en danger les autres usagers et pour éviter tout accident.

II^e section . – Du sens de la circulation

Art. 118.

1. Sur toutes les voies publiques les conducteurs sont tenus par les obligations suivantes, sauf ce qui est prescrit aux articles 110, 119 à 130 et 160.

- a) Les conducteurs doivent circuler, en marche normale, près du bord droit de la chaussée autant que le leur permet l'état ou le profil de celle-ci.

Toutefois, si la densité de la circulation le justifie, les conducteurs de véhicules peuvent circuler en files parallèles

- sur les chaussées à double voie de circulation dans le même sens;
- sur les chaussées à sens unique divisées en voies de circulation;
- sur les tronçons de chaussées spécialement signalés à cet effet;
- sur injonction des agents chargés du contrôle de la circulation.

De plus, l'obligation de circuler près du bord droit de la chaussée n'est pas applicable, lorsqu'au moins deux voies parallèles sont réservées à la circulation dans le même sens. Les conducteurs de véhicules peuvent emprunter la voie qui convient le mieux à leur destination.

Le conducteur qui veut changer de file ou de voie ne doit exécuter la manœuvre que s'il n'entrave pas la marche normale des autres conducteurs et ne cause pas de danger pour les autres usagers.

- b) Les conducteurs doivent passer soit à droite, soit à gauche des refuges, bornes et autres dispositifs établis sur la chaussée, à l'exception des cas:
 - où le signal D,2 (contournement obligatoire) impose le passage sur l'un des côtés du refuge, de la borne ou du dispositif;
 - où le refuge, la borne ou le dispositif est placé dans l'axe d'une chaussée à double sens de circulation. Dans ce cas, le conducteur doit laisser le refuge, la borne ou le dispositif à sa gauche.

Toutefois, lorsque la voie publique comporte deux ou trois chaussées nettement séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation telle qu'un terre-plein, une barrière, des arbres, des arbustes ou une différence de niveau, les conducteurs ne doivent emprunter la chaussée de gauche par rapport au sens de leur marche, sauf réglementation spéciale .»

Les dispositions du présent paragraphe ne s'appliquent pas aux conducteurs de tramway.

2. Pour autant que le service l'exige, et sous réserve des dispositions de l'alinéa suivant, les conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39 peuvent emprunter le milieu ou le côté gauche de la chaussée et ne sont pas tenus, sur les voies publiques autres que les autoroutes, d'observer les interdictions, restrictions et obligations indiquées par les signaux routiers et les marques sur la chaussée en relation avec le sens de la circulation. Dans les mêmes conditions, et hormis le cas du dépassement d'un autre véhicule, ces conducteurs peuvent emprunter les parties de la voie publique réservées à la circulation à contresens.

Lorsque ces conducteurs empruntent le milieu ou le côté gauche de la chaussée, ils doivent signaler leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44. Lorsqu'ils empruntent les parties de la voie publique réservées à la circulation à contresens ils doivent signaler leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44.

3. Les conducteurs des véhicules suivants peuvent emprunter le milieu de la chaussée, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils signalent leur véhicule au moyen de feux jaunes clignotants, conformément à l'article 131bis et qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation:

- les véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement, le salage ou le déblaiement de la voie publique;
- les véhicules assurant la signalisation d'un accident ou d'un obstacle sur la voie publique, lorsqu'ils se rendent sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle;
- les véhicules assurant le dégagement de la voie publique en cas d'accident ou en présence d'un obstacle sur la voie publique, notamment les dépanneuses, lorsqu'ils se rendent sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle.

Art. 119.

Si la chaussée se compose de trois voies de circulation, les usagers ne peuvent, sauf signalisation contraire et sauf ce qui est prescrit à l'art. 123, alinéa 1, emprunter la voie du milieu que pour effectuer un dépassement ou un contournement. Cette disposition ne s'applique pas aux conducteurs de tramway.

~~À l'extérieur des agglomérations, les véhicules spéciaux de l'Armée peuvent suivre le milieu de la chaussée, sauf s'il y a trois voies de circulation et dans les cas énumérés à l'article suivant.~~

~~À l'extérieur des agglomérations, les véhicules spéciaux de l'Armée et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale peuvent suivre le milieu de la chaussée, sauf s'il y a trois voies de circulation et dans les cas énumérés à l'article suivant.~~

Art. 120.

Les usagers, sauf ce qui est prescrit pour les piétons à l'art. 162 ci-dessous, doivent serrer la droite de la chaussée:

- 1° aux croisements, bifurcations et jonctions, sauf ce qui est prescrit à l'art. 122, alinéa 2, à l'art. 126 sub 2° en cas de dépassement et sauf s'il y a plus de deux voies de circulation;
- 2° dans les virages, à l'approche du sommet d'une côte ainsi que sur les passages à niveau et à leur approche, sauf dans le cas où le dépassement est autorisé conformément aux prescriptions de l'art. 126;
- 3° lorsqu'ils sont croisés ou dépassés.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux conducteurs de tramway.

Art. 121.

Tout véhicule doit être maintenu à une distance suffisante du bord de la chaussée de manière à n'occasionner ni gêne ni dommage aux personnes, animaux ou objets au delà de la chaussée.

III^e section . – Du changement de direction

Art. 122.

Les conducteurs de véhicules qui ont l'intention d'effectuer un changement de direction vers la droite doivent serrer le plus près possible le bord droit de la chaussée et virer à droite aussi court que possible.

Les conducteurs de véhicules qui ont l'intention d'effectuer un changement de direction vers la gauche doivent se rapprocher le plus près possible de l'axe de la chaussée sans cependant dépasser cet axe, à moins qu'il n'y ait trois voies de circulation ou du bord gauche de la chaussée s'il s'agit d'une chaussée à sens unique et virer à gauche sans gêner la circulation venant en sens inverse. En s'engageant sur une chaussée adjacente, ils doivent exécuter la manœuvre aussi largement que possible de manière à aborder celle-ci par la droite. Toutefois, en s'engageant dans une chaussée où la circulation se fait en files parallèles conformément aux prescriptions de l'article 118 ci-dessus, ils peuvent effectuer la manœuvre sans serrer l'extrême droite de cette chaussée.

Les dispositions qui précèdent sont également applicables lorsque les conducteurs veulent quitter la chaussée pour entrer dans une propriété riveraine de la voie publique ou mettre leur véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur le côté gauche de la voie publique.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux conducteurs de tramway.

Art. 123.

En effectuant un changement de direction, les conducteurs de véhicules doivent se conformer aux dispositions de l'article 121.

Aux intersections où la circulation est réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs qui effectuent un changement de direction ne doivent pas gêner la circulation venant en sens inverse, ni celle des autres usagers qui continuent en ligne droite sur la chaussée que ces conducteurs s'apprêtent à quitter. De plus, sur la chaussée dans laquelle ils vont s'engager, ils ne doivent ni gêner ou entraver la marche des piétons qui, pendant le temps où la circulation est ouverte dans le sens de leur marche, marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent pendant ce temps, ou qui achèvent la traversée commencée pendant ce temps, ni gêner ou entraver la circulation des cyclistes qui marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent sur un passage pour piétons et cyclistes.

Aux intersections où la circulation n'est pas réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs qui effectuent un changement de direction ne doivent pas gêner la circulation venant en sens inverse, ni celle des autres usagers qui continuent en ligne droite sur la chaussée que ces conducteurs s'apprêtent à quitter. De plus, sur la chaussée dans laquelle ils vont s'engager, ils ne doivent ni gêner ou entraver la marche des piétons qui marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent, ni gêner ou entraver la circulation des cyclistes qui marquent leur intention de traverser la chaussée ou la traversent sur un passage pour piétons et cyclistes.

Les dispositions qui précèdent sont également applicables aux conducteurs qui veulent mettre leur véhicule à l'arrêt ou en stationnement sur le côté gauche de la chaussée ou qui quittent la chaussée pour parquer leur véhicule sur un emplacement de parcage ou pour entrer sur une propriété riveraine de la voie publique.

Tout conducteur engagé dans une intersection où la circulation est réglée par un agent chargé du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, est autorisé à dégager l'intersection sans avoir à attendre que la circulation soit ouverte dans le sens où il va s'engager, à condition de ne pas gêner les conducteurs et les piétons qui circulent dans le sens où la circulation est ouverte.

IV^e section. – Du croisement, du dépassement et du contournement

A. – Croisement

Art. 124.

Le croisement doit se faire à droite.

En cas de croisement, tout conducteur doit serrer la droite de la chaussée de façon à laisser une distance latérale suffisante entre son véhicule et l'usager qu'il va croiser. S'il ne peut le faire à cause d'un obstacle ou de la présence d'autres usagers, il doit ralentir ou s'arrêter pour laisser passer l'usager venant en sens inverse.

Lorsque deux véhicules venant en sens inverse obliquent tous les deux à gauche au même carrefour, ils doivent se croiser à gauche.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux conducteurs de tramway.

B. – Dépassement et contournement

Art. 125.

Le dépassement doit se faire à gauche. Toutefois, il doit se faire à droite, lorsque le conducteur à dépasser a indiqué son intention d'effectuer un changement de direction vers la gauche et s'est porté vers l'axe de la chaussée ou, dans une chaussée à sens unique, à gauche de celle-ci, en vue d'effectuer cette manœuvre.

Le conducteur qui veut effectuer un dépassement par la gauche doit s'assurer au préalable:

- a) s'il dispose de l'espace suffisant pour le faire;
- b) s'il a la possibilité évidente de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation sans gêner celle-ci;
- c) si son véhicule peut atteindre une vitesse suffisamment supérieure à celle du véhicule à dépasser de manière que la durée de dépassement soit réduite au strict minimum;
- d) si aucun conducteur qui le suit à faible distance n'a commencé lui-même une manœuvre de dépassement.

La distance latérale minimale à observer par le conducteur d'un véhicule automoteur lorsqu'il dépasse un cycle est d'au moins 1,5 mètre.

Au moment du dépassement par la gauche ou par la droite le conducteur doit tenir son véhicule à une distance latérale suffisante du véhicule, du piéton ou de l'animal qu'il dépasse et ne pas mettre en danger les autres usagers. Après avoir dépassé par la gauche, le conducteur doit reprendre sa place à droite aussitôt qu'il peut le faire sans inconvénient.

Sur les chaussées ayant au moins deux voies de circulation réservées à la circulation dans le sens qu'il suit, le conducteur qui est amené à effectuer une nouvelle manœuvre de dépassement aussitôt ou peu après avoir regagné la place prescrite à l'alinéa précédent peut, pour exécuter cette manœuvre et à condition de ne pas gêner les conducteurs de véhicules plus rapides qui le suivent, rester sur la voie de circulation qu'il a empruntée pour le premier dépassement.

L'usager averti de quelque façon que ce soit qu'un conducteur de véhicule s'apprête à le dépasser par la gauche, doit faciliter la manœuvre en serrant le plus près possible le bord droit de la chaussée et en s'abstenant de toute accélération.

Dans les cas visés à l'article 118, paragraphe 1 . sous a), le fait que les conducteurs d'une file ou voie de circulation circulent à plus grande vitesse que ceux d'une autre file ou voie de circulation n'est pas considéré comme dépassement.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux conducteurs de tramway.

Art. 126.

1. Il est interdit de dépasser ou de tenter de dépasser:

- a) si cette manœuvre peut être de nature à mettre en danger ou à gêner la circulation des autres usagers et notamment la circulation qui vient en sens inverse;
- b) si la visibilité est insuffisante;
- c) si l'usager à dépasser effectue un croisement, sauf s'il y a plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté de la circulation;
- d) si l'usager à dépasser effectue un dépassement ou un contournement, sauf s'il y a plus de deux voies de circulation dans le sens emprunté de la circulation;
- e) aux intersections, sauf
 - en cas de dépassement par la droite, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 125;
 - s'il y a au moins deux voies de circulation dans le sens emprunté de la circulation; le dépassement à gauche est dans ce cas autorisé;
- f) à l'approche des sommets des côtes;
- g) dans les virages, sauf si la visibilité sur le trafic à contresens est suffisante;
- h) sur les passages à niveau et à leur approche;
- i) sur les ponts, si la chaussée a moins de 6 mètres de largeur;
- j) aux endroits pourvus d'une ligne de sécurité;
- k) dans les tunnels de la voirie normale, lorsque la chaussée comporte une seule voie de circulation dans le sens emprunté de la circulation; lorsque la chaussée comporte plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté de la circulation, l'interdiction ne vise que les conducteurs de camions;
- l) dans les tunnels de la grande voirie; cette interdiction ne vise que les conducteurs de camions;
- m) si l'usager à dépasser ralentit à l'approche d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un gué pour piétons ou d'un gué pour cyclistes;
- n) aux endroits pourvus du signal C,13aa ou C,13ba; cette interdiction ne vise que les conducteurs auxquels s'adressent les signaux respectifs.
- o) dans les rues cyclables, en tant que conducteur d'un véhicule automoteur.

Toutefois, dans les cas sous f) à k), le dépassement est autorisé, lorsqu'il peut s'effectuer sans franchir la ligne de sécurité ou, à défaut de ligne de sécurité, sans emprunter la moitié gauche de la chaussée; cette autorisation ne vise pas les conducteurs de camions dans le cas sous k).

2. En présence d'un chantier fixe sur la voie publique, il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de dépasser ou de tenter de dépasser un véhicule automoteur autre qu'un motorcycle à deux roues sans side-car et un cyclomoteur à deux roues:

- a) sur une autoroute, si la partie de la chaussée ouverte à la circulation est réduite à une seule voie de circulation ou lorsqu'une partie ou l'ensemble du trafic est dévié sur la chaussée ouverte à contresens;
- b) sur une autoroute, si la largeur de la voie de dépassement est réduite à moins de 3 mètres; cette interdiction ne vise que les conducteurs de camions et les conducteurs d'autobus ou d'autocars;
- c) sur une chaussée à trois voies de circulation, si, dans le sens comportant deux voies de circulation, la largeur totale des deux voies est réduite à moins de 5,50 mètres ou si, dans le sens comportant une voie de circulation, le trafic est dévié sur l'une des voies à contresens;
- d) sur toute autre chaussée, si la largeur de celle-ci est réduite à moins de 5,50 mètres.

Les dispositions du présent paragraphe sont indiquées par le signal C,13aa et, dans le cas sous b), par le signal C,13aa, complété par un panneau additionnel du modèle 1.

Art. 127.

1. Dans les cas prévus à l'article 126, il est interdit de contourner ou de tenter de contourner des véhicules ou des animaux arrêtés, en stationnement ou en parcage ainsi que des obstacles quelconques, sauf en ralentissant et en usant de prudence, ainsi qu'en observant une distance suffisante pour que la manœuvre de contournement puisse s'effectuer sans danger pour la sécurité de la circulation.

Lorsque la manœuvre de contournement oblige le conducteur à emprunter la voie ou une des voies de circulation en sens inverse ou à empiéter sur cette voie, le conducteur ne peut effectuer le contournement qu'après avoir cédé le passage aux usagers qui viennent en sens inverse.

2. Il est interdit de contourner ou de tenter de contourner si l'usager à contourner est immobilisé devant un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons ou un gué pour cyclistes.

Toutefois, les conducteurs de cycles, de cycles à pédalage assisté et de cycles électriques ne trainant pas un véhicule trainé ainsi que les conducteurs de cyclomoteurs à deux roues peuvent contourner du côté droit les véhicules ou animaux qui sont immobilisés devant une intersection, un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons, un gué pour cyclistes ou un passage à niveau, à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

3. Les dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 1. et du premier alinéa du paragraphe 2. ne sont pas applicables aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils signalent leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 et qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

Art. 128. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 19 mars 2008)

Art. 129. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 26 juillet 1986)

Art. 130. (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 26 juillet 1986)

V^e section. – De l'emploi des signaux

A. – Signaux avertisseurs sonores et lumineux

Art. 131.

L'usage des appareils avertisseurs sonores, dans un but autre que celui de la sécurité, est interdit. Les avertissements doivent toujours être donnés sans exagération.

Art. 131bis.

1. L'usage de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 n'est autorisé que pour autant que le service l'exige. Tout conducteur qui circule sous le couvert de l'avertisseur sonore spécial ou des feux bleus clignotants doit tenir compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

~~2. L'usage des feux clignotants prévus à l'article 44 est obligatoire pour :~~

~~a) les tracteurs, lorsqu'ils circulent sur la voie publique ou lorsque, en dehors d'une agglomération, ils sont immobilisés sur la chaussée;~~

- ~~b) les véhicules équipés en dépanneuses ou destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés ainsi que les véhicules destinés et équipés aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, lorsqu'ils effectuent le dépannage, le transport ou la réparation d'un véhicule;~~
- ~~c) les véhicules assurant la signalisation d'un accident ou d'un obstacle sur la voie publique, lorsqu'ils se rendent sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle;~~
- ~~d) les véhicules assurant le dégagement de la voie publique en cas d'accident ou en présence d'un obstacle sur la voie publique, lorsqu'ils se rendent sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle;~~
- ~~e) les véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement, le salage ou le déblaiement de la voie publique ainsi que les véhicules assurant le ramassage des déchets, dans l'exercice de leur service;~~
- ~~f) les véhicules, avec ou sans chargement, qui encombrant la voie publique ou qui peuvent constituer un danger pour les autres usagers.~~

L'usage des feux clignotants prévus à l'article 44 est autorisé pour

- a) les véhicules équipés d'une grue, lors du chargement et du déchargement;
- b) les camions de type porte-conteneur ou porte-benne, lors du chargement ou du déchargement.
- c) les véhicules routiers destinés au transport de carburant, lors du chargement ou du déchargement.

Les conducteurs qui circulent ou manoeuvrent sous le couvert de feux clignotants doivent tenir compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

2. L'usage des feux clignotants prévus à l'article 44 est obligatoire pour :

- a) les machines dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 40 km/h et les tracteurs, lorsqu'ils circulent sur la voie publique ou lorsqu'ils sont immobilisés sur la chaussée;
- b) les véhicules équipés en dépanneuses ou destinés au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés ainsi que les véhicules destinés et équipés aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, lorsqu'ils effectuent le dépannage, le transport ou la réparation d'un véhicule;
- c) les véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg destinés au transport de choses, lors du chargement ou du déchargement sur la voie publique;
- d) les machines dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h, lorsqu'elles effectuent des travaux sur la voie publique;
- e) les véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement, le salage ou le déblaiement de la voie publique, les véhicules assurant l'entretien de l'équipement routier ainsi que les véhicules assurant le ramassage des déchets, dans l'exercice de leur service;
- f) les véhicules dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12 et les véhicules qui escortent ces véhicules, lorsqu'ils circulent sur la voie publique ou lorsqu'ils sont immobilisés sur la chaussée.

L'usage des feux clignotants prévus à l'article 44 est autorisé pour les véhicules routiers destinés au transport de carburant et aux véhicules d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg destinés au transport de choses, lors du chargement ou du déchargement, ainsi que les machines dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h.

Les conducteurs qui circulent ou manoeuvrent sous le couvert de feux clignotants doivent tenir compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

Art. 132.

Dans les agglomérations, il est défendu de jour et de nuit de faire usage de l'appareil avertisseur sonore, sauf en cas de danger imminent.

Art. 133.

1. Il peut seulement être fait usage de l'avertisseur sonore

- en dehors des agglomérations, lorsqu'il y a lieu d'avertir un conducteur qu'il va être dépassé;
- à l'approche d'endroits où la visibilité est insuffisante par suite de la disposition des lieux;
- toutes les fois que la sécurité de la circulation l'exige et notamment pour donner des avertissements utiles en vue d'éviter un accident.

2. Entre la tombée de la nuit et le lever du jour ainsi que de jour, lorsque cette façon de faire convient mieux en raison des circonstances, l'usage de l'avertisseur sonore peut être remplacé par des avertissements lumineux.

Les avertissements lumineux consistent en l'allumage alterné à de courts intervalles des feux-croisements et des feux-route, lorsque l'usage des feux est prescrit, et en l'allumage intermittent à de courts intervalles des feux-croisement ou des feux-route dans les autres cas.

3. L'emploi de l'avertisseur sonore et le recours aux avertissements lumineux ne doit pas se prolonger au-delà de la durée nécessaire.

B. – Signaux de direction et d'arrêt

Art. 134.

1. Le conducteur d'un véhicule qui a l'intention

- d'effectuer un changement de direction,
- d'effectuer un changement de voie de circulation,
- d'effectuer un dépassement ou de reprendre la place prescrite à l'alinéa 3 de l'article 125 après avoir effectué un dépassement,
- d'effectuer un contournement,
- de se mettre en marche,

doit indiquer clairement son intention et suffisamment à temps au moyen soit de la main, soit de l'indicateur de direction, lorsque le véhicule en est muni. L'indication doit montrer la direction de la manœuvre; elle doit être donnée pendant toute la durée de celle-ci et cesser dès que la manœuvre est terminée.

2. Le conducteur qui veut ralentir de façon notable l'allure de son véhicule ou s'arrêter doit, à moins que ce ralentissement ou cet arrêt ne soit motivé par un danger imminent, s'assurer au préalable qu'il peut le faire sans danger ni gêne excessive pour les autres usagers de la route. Il doit en outre indiquer son intention clairement et suffisamment à l'avance.

Cette indication doit être donnée au moyen soit de la main, soit d'un ou de deux feux-stop. L'emploi du ou des feux-stop est obligatoire lorsque le véhicule doit en être pourvu.

VI^e section. – De la priorité de passage

Art. 135. (...) *(Abrogé par le règl. g.-d. du 23 décembre 1971)*

Art. 136.

1. Tout conducteur qui aborde une intersection ou qui s'y engage, doit prendre toutes précautions utiles pour ne pas gêner sans nécessité ou ne pas mettre en danger les autres usagers et pour éviter tout accident.

2. Aux intersections, aux intersections à sens giratoire ainsi que sur les places publiques, la priorité de passage appartient aux conducteurs qui viennent de la droite par rapport aux conducteurs qui viennent de la gauche, quelle que soit la direction que les conducteurs venant de la droite vont emprunter.

Cette disposition comporte les exceptions suivantes:

- a) aux endroits où la circulation est réglée par un agent chargé du contrôle de la circulation, les usagers doivent se conformer aux injonctions de l'agent, conformément à l'article 115;
- b) aux endroits où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux ou des signaux lumineux de couleur blanche ou jaune clair, l'usager qui circule dans la direction fermée, doit céder la priorité aux usagers qui circulent dans la direction ouverte;
- c) sans préjudice de la lettre b), la priorité n'appartient pas aux conducteurs qui sortent
 - d'une chaussée pourvue du signal B,1 ou B,2a;
 - d'une chaussée pourvue du signal C,2 ou C,2a;
 - d'une voie publique ou d'une partie de la voie publique en traversant un trottoir.
 - dans le sens de l'accès interdit d'une chaussée pourvue du signal C,1a, sauf signalisation contraire;
 - d'un parking, d'une zone piétonne ou d'un chemin de terre;
 - d'une propriété riveraine ou d'un chemin privé non ouvert à la circulation publique.

3. Entre conducteurs qui circulent en sens opposé, la priorité appartient à ceux qui continuent en ligne droite ou oblique vers la droite par rapport à ceux qui obliquent vers la gauche.

Cette disposition comporte les exceptions suivantes:

- a) le cas où la route à priorité s'infléchit et où la priorité est indiquée par le signal B,3 complété par un panneau de configuration;
- b) les cas repris au paragraphe 2., lettre c), troisième à cinquième tirets.

4. Sur une chaussée à sens unique ou à une voie de circulation dans chaque sens, le conducteur qui oblique vers la gauche a la priorité par rapport aux conducteurs qui le suivent.

Sur une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le même sens, le conducteur qui circule sur la voie de droite ne doit pas, en obliquant vers la gauche, couper la marche aux conducteurs qui circulent à sa gauche. Le conducteur qui circule sur la voie la plus rapprochée du milieu de la chaussée ne doit pas, en obliquant vers la droite, couper la marche aux conducteurs qui circulent à sa droite.

Dans le cas de la fermeture, de l'encombrement ou de la suppression d'une voie de circulation sur une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le même sens, les conducteurs qui circulent sur la voie jouxtant cette voie, doivent, à l'approche immédiate du tronçon fermé, encombré ou supprimé, faciliter le changement de voie aux conducteurs qui circulent sur cette voie de manière à ce qu'ils puissent se rabattre sur la voie ouverte selon le principe de la fermeture éclair, en alternance avec les véhicules qui y circulent. Les conducteurs qui changent de voie de circulation à l'approche immédiate du tronçon fermé, encombré ou supprimé, doivent se conformer aux dispositions des articles 118, sous 1., lettre a), dernier alinéa et 134, sous 1.

5. Les usagers autorisés à traverser une partie réservée de la voie publique, conformément à l'article 104, paragraphe 2., sous d), doivent céder le passage aux usagers qui circulent sur les parties de la voie publique qu'ils traversent.

Les conducteurs qui s'engagent dans une zone piétonne ou la traversent doivent céder la priorité aux piétons qui y circulent.

6. Tout usager tenu de céder le passage ne doit poursuivre sa marche ou remettre son véhicule en mouvement que s'il peut le faire sans mettre en danger les autres usagers.

7. A l'exception du cas repris au paragraphe 2. sous a), les dispositions des paragraphes 2. à 5. ne s'appliquent pas aux véhicules en service urgent énumérés à l'article 39, pour autant que le service urgent l'exige et à condition que l'approche de ces véhicules soit signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu à l'article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

Art. 137.

1. Les conducteurs qui

- a) sortent d'un parking, d'une zone piétonne ou d'une propriété riveraine,
- b) exécutent des manœuvres,
- c) se remettent en marche après un arrêt, un stationnement ou un parcage,
- d) effectuent une marche arrière,

ne peuvent le faire qu'à condition

- 1° d'indiquer leur intention à temps,
- 2° de ne pas gêner ou de ne pas mettre en danger les autres usagers,
- 3° de céder le passage aux usagers en mouvement.

Les conducteurs qui traversent un trottoir conformément à l'article 104, lettre d), doivent s'y approcher à vitesse modérée. Sauf signalisation contraire, les conducteurs qui sortent d'une gare routière doivent céder le passage aux véhicules qui circulent dans les deux sens sur la chaussée dans laquelle ils s'engagent.

Toutefois, dans les agglomérations les conducteurs de véhicules doivent ralentir, et au besoin s'arrêter, afin que les autobus immobilisés à un arrêt d'autobus signalé comme tel puissent manœuvrer pour se remettre en mouvement. Les conducteurs d'autobus doivent signaler leur manœuvre au moyen de l'indicateur de direction pendant un temps suffisamment long et tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation.

Aux endroits pourvus des signaux B,5 et B,6, les conducteurs de véhicules et d'animaux doivent céder la priorité conformément aux dispositions de l'article 107, chapitre II.

Tout conducteur doit se ranger et au besoin s'arrêter dès que l'approche d'un véhicule en service urgent et énuméré à l'article 39 est signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44.

2. Lorsqu'une voie ferrée traverse la voie publique à niveau, les usagers doivent, à l'approche d'un train, dégager immédiatement la voie ferrée et s'en écarter de manière à livrer passage au train.

Les usagers avertis de l'existence d'un passage à niveau par les signaux A,25, A,26, B,7a ou B,7b, doivent, à l'approche du passage à niveau, faire preuve de prudence et modérer leur vitesse. Ils doivent traverser le passage à niveau sans s'y attarder.

Il est interdit de franchir ou de tenter de franchir un passage à niveau, lorsque les barrières ou demi-barrières dudit passage sont fermées ou mises en mouvement ou si un ou plusieurs feux rouges fixes ou clignotants sont allumés. De même, toute injonction donnée par un agent de la société nationale des C.F.L. avec un feu rouge ou un autre moyen comporte pour l'utilisateur l'interdiction de s'engager sur le passage à niveau.

Art. 138.

Il est interdit aux usagers de couper:

- a) un corps de troupe en marche;
- b) un convoi de l'armée, de la police grand-ducale ou du Corps grand-ducal d'incendie et de secours;
- c) un groupe d'enfants ou d'écoliers en files, sous la conduite d'un moniteur ou d'un guide;
- d) un cortège funèbre;
- e) une procession ou un cortège circulant avec l'autorisation de l'autorité;
- f) un groupe de concurrents participant à une course cycliste.

A l'approche d'un groupe de concurrents participant à une course cycliste, tout conducteur doit ralentir et, au besoin, s'arrêter.

Les interdictions visées ci-dessus ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition que leur approche soit signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44.

Lors d'un arrêt dans une file de véhicules à la hauteur d'une intersection, il est interdit aux conducteurs d'immobiliser leur véhicule de manière à empêcher le passage des conducteurs qui circulent sur la chaussée transversale. Lors d'un arrêt dans une file de véhicules aux abords d'un passage à niveau, d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un gué pour piétons ou d'un gué pour cyclistes, il est interdit aux conducteurs d'immobiliser leur véhicule sur ces passages ou gués. Le présent alinéa s'applique même si un signal coloré lumineux indique le passage libre.

VII^e section . – De la vitesse et de la maîtrise

Art. 139.

1. Il est interdit de conduire un véhicule ou un animal à une vitesse dangereuse selon les circonstances ou d'y inviter le conducteur d'un véhicule ou d'un animal, de le lui conseiller ou de l'y aider.

Les conducteurs ne doivent s'approcher qu'à vitesse modérée des passages pour piétons et des passages pour piétons et cyclistes.

Les conducteurs qui s'approchent d'un véhicule qui fait usage du signal de détresse, conformément à l'article 171, doivent adapter leur vitesse de façon à pouvoir tenir compte en toutes circonstances des exigences de la sécurité de la circulation et des autres usagers.

2. Sans préjudice des autres dispositions du présent article et sans préjudice de limitations de vitesse dérogatoires indiquées par le signal C,14, la vitesse maximale autorisée est fixée comme suit, même en l'absence d'une signalisation spécifique:

- a) à l'intérieur des zones piétonnes, des zones résidentielles et des zones de rencontre
 - à 20 km/h pour tous les véhicules;
- abis) dans les rues cyclables
 - à 30 km/h pour tous les véhicules;
- b) à l'intérieur des agglomérations, hors les zones énoncées sous a)
 - à 50 km/h pour tous les véhicules;
- c) en dehors des agglomérations sur les voies publiques autres que les autoroutes
 - à 75 km/h pour les autobus et les autocars, les ensembles de véhicules couplés ainsi que pour tous les véhicules routiers dont la masse maximale autorisée dépasse 7 .500 kg;
 - à 90 km/h pour les autres véhicules;
- d) sur les autoroutes
 - à 90 km/h pour les autobus et les autocars, les ensembles de véhicules couplés ainsi que pour tous les véhicules routiers dont la masse maximale autorisée dépasse 7 .500 kg;
 - à 130 km/h pour les autres véhicules et à 110 km/h pour ceux-ci en cas de pluie ou d'autres précipitations;
 - à 90 km/h pour tous les véhicules dans les tunnels signalés comme tels.

3. Sans préjudice des dispositions du présent article sous 1, 2 a), 4 et 5 et sans préjudice de limitations de vitesse dérogatoires indiquées par le signal C,14, la vitesse maximale autorisée est fixée comme suit à la hauteur des chantiers fixes pour les périodes d'activité sur ces chantiers, ces dispositions étant indiquées par le signal C,14 adapté:

- a) à l'intérieur des agglomérations
 - à 50 km/h; par dérogation et à titre exceptionnel, la vitesse peut être limitée à 30 km/h pour des raisons tenant notamment à la configuration des lieux et à l'aménagement d'un chantier.
- b) en dehors des agglomérations sur les voies publiques autres que les autoroutes

- à 50 km/h sur une chaussée à deux voies de circulation, lorsqu'une voie de circulation est fermée;
- à 70 km/h sur une chaussée à deux voies de circulation, lorsqu'une ou les deux voies de circulation sont rétrécies;
- à 70 km/h sur une chaussée à trois voies de circulation, lorsqu'une voie de circulation est fermée ou rétrécie;

c) sur les autoroutes

- à 70 km/h dans le sens de la chaussée comportant le chantier;
- à 70 km/h dans les deux sens, lorsqu'une partie ou l'ensemble du trafic est dévié sur la chaussée ouverte à contre-sens.

En amont des tronçons soumis aux limitations du présent paragraphe, et à distance adéquate, la vitesse maximale autorisée est réduite de façon progressive.

4. Sans préjudice des autres dispositions du présent article, il est interdit

- a) de conduire un cyclomoteur à une vitesse supérieure à 45 km/h;
- b) de conduire une machine automotrice d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12 .000 kg à une vitesse supérieure à 40 km/h; cette vitesse maximale est toutefois portée à 75 km/h, si le conducteur de la machine détient un permis de conduire valable de la catégorie C;
- c) de conduire un véhicule d'une masse maximale autorisée supérieure à 12 .000 kg à une vitesse supérieure à 75 km/h, si la masse maximale autorisée sur un ou plusieurs essieux dépasse 11,5 tonnes dans le cas d'un véhicule muni d'une suspension mécanique ou 12 tonnes dans le cas d'un véhicule muni d'une suspension pneumatique;
- d) de conduire un véhicule automoteur équipé de pneus à crampons à une vitesse supérieure à 90 km/h sur les autoroutes et à une vitesse supérieure à 70 km/h sur les autres voies publiques.

5. Hormis le premier alinéa du paragraphe 1., les prescriptions du présent article ne sont pas applicables:

- a) aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition que leur approche soit signalée au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation; l'obligation de signaler leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial ou des feux bleus clignotants ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules de la Police grand-ducale utilisés sur une autoroute en service de recherche d'infraction contre les dispositions du présent article;
- b) aux véhicules conduits en dehors des agglomérations à des fins d'essais scientifiques, à condition que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation et que ces véhicules soient signalés par un feu jaune clignotant et munis à l'avant et à l'arrière d'un signe distinctif portant l'inscription «Essai scientifique»; l'usage dudit signe est subordonné à une autorisation individuelle de la part du Ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Art. 140.

Les usagers doivent se comporter raisonnablement et prudemment, de façon à ne pas constituer une gêne ou un danger pour la circulation ou à ne pas causer un dommage aux personnes ou aux propriétés publiques ou privées.

Tout conducteur doit conduire de façon à rester constamment maître de son véhicule ou de ses animaux. Il doit notamment tenir compte de la disposition des lieux, de leur encombrement, du champ de visibilité, de l'état de la chaussée ainsi que de l'état et du chargement de son véhicule.

Il doit pouvoir arrêter son véhicule ou son animal dans les limites de son champ de visibilité vers l'avant . En tout cas, il doit ralentir ou même s'arrêter dès qu'un obstacle ou une gêne à la circulation se présente ou peut

raisonnablement être prévu et toutes les fois que le véhicule ou l'animal, en raison des circonstances, peut être une cause de danger, de désordre ou d'accident.

Les usagers à l'approche desquels les animaux circulant sur la voie publique donnent des signes de frayeur sont tenus de ralentir, de s'écarter ou de s'arrêter. L'obligation de s'écarter ne s'applique pas aux conducteurs de tramway.

Il est interdit d'empêcher la marche normale des autres véhicules, soit en circulant sans raison valable à une vitesse excessivement réduite, soit en effectuant un freinage soudain ou un arrêt brusque non exigé par des raisons de sécurité .

Art. 141.

1. Tout conducteur d'un véhicule en mouvement doit observer une distance suffisante, selon les circonstances, entre son véhicule et le véhicule qui précède, pour qu'en cas de ralentissement ou d'arrêt subits du véhicule qui précède, une collision puisse être évitée.

Toutefois, à moins d'effectuer un dépassement,

- les conducteurs de véhicules automoteurs doivent, lorsqu'ils circulent en dehors d'une agglomération, maintenir par rapport au véhicule qui précède une distance correspondant à un temps de parcours d'au moins deux secondes;
- les conducteurs de véhicules automoteurs doivent observer une distance d'au moins 50 mètres en agglomération et d'au moins 100 mètres hors agglomération par rapport aux véhicules et ensembles de véhicules munis de panneaux orange prévus par le règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses.

Les dispositions de l'alinéa 2 ne s'appliquent pas aux conducteurs

- de véhicules automoteurs faisant partie d'un convoi de la Police grand-ducale ou placé sous la responsabilité de la Police grand-ducale, ainsi que de véhicules automoteurs de la Police grand-ducale utilisés en mission particulière d'intervention imminente ou de protection rapprochée;
- de véhicules automoteurs faisant partie d'un convoi de l'Armée ou du « Corps grand-ducal d'incendie et de secours »; ces convois doivent toutefois être fractionnés en des groupes de longueur modérée, séparés par des distances suffisamment grandes pour ne pas gêner la circulation;
- de véhicules automoteurs admis à accompagner les concurrents d'une compétition sportive, lors du déroulement de la compétition.

2. Sans préjudice du premier alinéa du paragraphe premier, les conducteurs doivent, en cas de dégradation de la fluidité de la circulation dans un tunnel, maintenir une distance minimale de 5 mètres par rapport au véhicule qui précède, sauf si cela n'est pas possible en raison d'un arrêt d'urgence.

Art. 142.

1. Aux passages pour piétons, aux passages pour piétons et cyclistes, aux gués pour piétons et aux gués pour cyclistes où la circulation est réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs doivent se conformer aux injonctions des agents chargés du contrôle de la circulation et aux indications des signaux colorés lumineux.

Aux passages pour piétons et aux passages pour piétons et cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents ou par des signaux colorés lumineux, les conducteurs doivent s'arrêter lorsqu'un piéton ou un cycliste marque son intention de s'engager sur le passage ou qu'il y est engagé.

Aux gués pour piétons et aux gués pour cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents ou par des signaux colorés lumineux, les piétons et cyclistes doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée qu'ils traversent.

2. Tout conducteur doit ralentir, s'écarter ou s'arrêter en cas de besoin à l'approche d'enfants ou de personnes âgées ou handicapées qui circulent sur la voie publique ou à proximité immédiate. L'obligation de s'écarter ne s'applique pas aux conducteurs de tramways.

VIII^e section. – Des compétitions sportives

Art. 143.

Toutes compétitions sportives sont interdites sur les voies publiques, sauf autorisation du Ministre des Transports qui fixe les conditions auxquelles elles sont subordonnées.

Cette autorisation n'est accordée que si une assurance spéciale couvre les dommages dont les organisateurs et les participants peuvent être rendus responsables.

A l'occasion de ces compétitions, les agents chargés du contrôle de la circulation sont autorisés à imposer des conditions de conduite aux usagers circulant ou stationnant sur la voie publique. Les organisateurs doivent se conformer aux conditions auxquelles l'autorisation est subordonnée et les concurrents aux conditions de sécurité fixées par l'organisateur. L'organisateur est tenu de signaler de façon apparente les véhicules admis à accompagner les concurrents. Il est défendu d'accompagner les concurrents sans signe apparent admis par l'organisateur.

Sur le parcours de la compétition sportive ainsi que sur les parties adjacentes de la voie publique, des signaleurs peuvent être chargés par l'organisateur de signaler l'épreuve, la course ou la compétition sportive aux usagers. Les signaleurs doivent être majeurs, être titulaires d'un permis de conduire en cours de validité, être identifiables moyennant un signe apparent admis par l'organisateur et porter un vêtement de sécurité répondant aux exigences du paragraphe L) de l'article 49.

Dans l'accomplissement de leur mission, les signaleurs sont tenus de se conformer aux conditions auxquelles l'autorisation dont question ci-avant est subordonnée et aux instructions des agents chargés du contrôle de la circulation. Ils leur rendent compte des incidents qui peuvent survenir.

A l'exception des cyclo-cross et des courses se déroulant sur circuit fermé, toute course cycliste doit être précédée et suivie d'un véhicule automoteur équipé d'un feu jaune clignotant. Le véhicule précédant la course doit en outre être muni d'un panneau portant lisiblement vers l'avant sur fond jaune l'inscription en noir «course cycliste». Le véhicule suivant la course doit en outre être muni d'un panneau portant lisiblement vers l'avant et vers l'arrière sur fond jaune l'inscription en noir «fin de course». Ces panneaux doivent avoir au moins les dimensions de 1,20 m x 0,40 m. Ils peuvent être remplacés par des panneaux électroniques d'affichage déroulant ayant au moins les dimensions 0,65 m x 0,15 m et reproduisant les inscriptions précitées sur fond noir.

Les prescriptions du présent article s'appliquent à toute manifestation à laquelle participent plusieurs concurrents à pied, à cheval, à cycle ou en véhicule automoteur et qui donne lieu à un classement quelconque des participants ou à la remise de prix, en fonction de critères établis par l'organisateur de la manifestation. Les exercices imposés pour répondre à ces critères peuvent se dérouler soit sur la voie publique soit en dehors de la voie publique, pour autant que dans ce dernier cas ils soient en relation avec le déroulement de la manifestation sur la voie publique.

IX^e section. – De l'éclairage

Art. 144.

A. Pendant la nuit, les véhicules automoteurs en mouvement, autres que les machines, les tracteurs, les motocycles et les tramways, doivent être éclairés à l'avant par les feux suivants:

- 1° Dans les agglomérations pourvues d'un éclairage suffisant, par les feux-croisement.
- 2° En dehors des agglomérations, si l'éclairage de la chaussée est continu et permet au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance suffisante, par les feux-croisement.

3° Aux endroits non pourvus d'un éclairage suffisant, soit par les feux-route, soit par les feux-croisement.

Le conducteur doit cependant faire usage des feux-route lorsque, eu égard à sa vitesse, son champ de visibilité est insuffisant pour circuler en toute sécurité.

Toutefois, aux endroits non pourvus d'un éclairage suffisant, l'utilisation des feux-croisement est obligatoire:

- a) avant le croisement d'un autre véhicule ou d'un piéton au moins à une distance telle que la circulation puisse se dérouler aisément et sans danger;
- b) avant la rencontre d'un véhicule sur rails ou d'un bateau approchant en sens contraire sur la voie qui lui est propre et qui longe la voie publique, si le conducteur du véhicule sur rails et du bateau peut être incommodé par les feux-route;
- c) dans tous les cas où cela est nécessaire, notamment pour chaque véhicule qui en suit un autre à faible distance, sauf si le conducteur du véhicule effectue une manœuvre de dépassement.

4° En cas de brouillard ou dans toute situation similaire réduisant la visibilité à moins de 100 mètres, les feux-croisement doivent être utilisés au lieu des feux-route. Les feux-croisement peuvent être remplacés ou complétés par les feux-brouillard avant.

Les feux-brouillard avant ne doivent être utilisés que simultanément avec les feux arrière et sans que les feux-route soient allumés en même temps.

5° Les feux-route et les feux-croisement peuvent être allumés simultanément dans les circonstances où l'emploi des feux-route est autorisé.

Dans tous les cas où l'usage des feux-route, des feux-croisement ou des feux-brouillard est autorisé, les feux-position peuvent être allumés simultanément.

Les feux-position doivent être allumés en même temps que les feux-croisement, si aucun point de la plage éclairante de ceux-ci ne se trouve à moins de 400 mm du gabarit du véhicule.

L'emploi de plus de quatre feux-route, de plus de deux feux-croisement ou de plus de deux feux-brouillard est interdit.

6° Si le véhicule est équipé d'un phare mobile prévu à l'article 42, 1 sous c) ou à l'article 42bis, 1 sous c), celui-ci ne doit être utilisé que simultanément avec les feux-croisement et les feux-arrière. Toutefois, il peut être utilisé simultanément avec les «feux-brouillard avant» ou les feux-position, si l'usage de ces feux est autorisé. L'emploi du phare mobile est interdit pour l'éclairage de la chaussée et à l'approche d'un autre véhicule.

B. A la tombée et au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les véhicules automoteurs en mouvement visés à l'alinéa 1^{er} du paragraphe A. doivent être éclairés à l'avant par les feux-croisement. L'usage du phare mobile doit répondre aux prescriptions du chiffre 6°.

C. Dès la tombée et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les véhicules automoteurs en mouvement visés au premier alinéa sous A ci-dessus doivent être signalés à l'arrière par les feux prévus à l'article 42, 2. sous a) et b) ou à l'article 42bis, 2. sous a) et b).

Les feux-brouillard rouges arrière ne doivent être utilisés qu'en cas de brouillard épais, réduisant la visibilité à moins de 50 m et simultanément avec les feux arrière.

D. Dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour, ainsi que de jour lorsque les circonstances, notamment d'ordre atmosphérique, l'exigent, les véhicules routiers automoteurs visés au premier alinéa sous A et dont la largeur dépasse 2,00 mètres, sans dépasser 2,55 mètres, peuvent être éclairés en outre par les feux d'encombrement. ~~Cet éclairage est obligatoire pour les véhicules routiers automoteurs dont la largeur dépasse 2,55 mètres, hormis pour les véhicules spéciaux de l'armée.~~ Cet éclairage est obligatoire pour les véhicules routiers automoteurs dont la largeur dépasse 2,55 mètres, hormis pour les véhicules spéciaux de l'Armée, et les véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

Art. 145.

Dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les véhicules automoteurs visés au premier alinéa sous A de l'article 144, se trouvant à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique, doivent être signalés:

1° à l'avant, par les feux-position;

2° à l'arrière, par les feux dont le véhicule est muni à cet effet à la face arrière.

Néanmoins, en cas de brouillard ou dans toute situation similaire réduisant la visibilité à moins de 100 mètres, les véhicules automoteurs précités, qui sont à l'arrêt ou en stationnement en dehors d'une agglomération, doivent être signalés à l'avant par les feux-croisement ou les feux-brouillard ou simultanément par ces feux. Si ces véhicules ou leurs remorques sont équipés à l'arrière d'un ou de deux feux-brouillard rouges, l'usage de ces feux est également autorisé en cas de brouillard épais réduisant la visibilité à moins de 50 mètres et simultanément avec les feux arrière.

Dans les agglomérations, par visibilité normale, les véhicules munis d'un feu de stationnement en conformité des dispositions de l'article 44, peuvent faire usage de ce feu en remplacement des feux visés sous 1° et 2° ci-dessus, à condition qu'aucune remorque ne soit accouplée à ces véhicules. Dans ce cas, les véhicules doivent être signalés par le feu stationnement placé sur la face latérale opposée au bord de la chaussée le long duquel ils sont rangés.

L'usage du phare mobile doit répondre aux prescriptions de l'article 144, paragraphe A, sous 6°.

L'emploi des feux prévus au présent article n'est toutefois pas requis lorsque l'éclairage de la voie publique permet de voir distinctement le véhicule à une distance suffisante.

Art. 146.

Dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les «tracteurs» en mouvement doivent être éclairés, et leurs conducteurs doivent faire usage des feux conformément aux prescriptions de l'article 144. Si ces véhicules se trouvent à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique, ils doivent être éclairés conformément aux prescriptions de l'article 145.

Les outils portés par les tracteurs ne doivent pas masquer le dispositif d'éclairage, à moins que ce dernier ne soit doublé en sorte à être parfaitement visible pour les autres usagers de la route.

L'intensité lumineuse des feux-croisement déterminée par l'article 42, 1 sous b) et 42bis, 1 sous b) ne s'applique pas aux «tracteurs» mis en circulation pour la première fois avant le 1er juillet 1993.

Art. 147.

Dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les machines automotrices d'un poids propre supérieur à 400 kg et dont la vitesse en palier peut dépasser 10 km/h sont suffisamment éclairées, si elles font usage à l'avant de deux feux blancs ou jaunes non éblouissants et à l'arrière d'un feu blanc éclairant la plaque d'identité et d'un feu rouge non éblouissant placé du côté de la circulation.

Les prescriptions qui précèdent sont également applicables lorsque les véhicules précités se trouvent à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique et que l'éclairage de la voie publique ne permet pas de les voir distinctement à une distance suffisante.

Art. 148.

A. - Pendant la nuit, les motocycles en mouvement (...) doivent être éclairés à l'avant:

1° Dans les agglomérations pourvues d'un éclairage suffisant, par le ou les feux-croisement prévus à l'article 43, alinéa 1^{er}.

2° en dehors des agglomérations, si l'éclairage de la chaussée est continu et permet au conducteur de voir distinctement jusqu'à une distance suffisante, par le ou les feux croisement prévus à l'article 43, al. 1^{er}.

3° aux endroits non pourvus d'un éclairage suffisant, soit par le ou les feux-route, soit par le ou les feux-croisement, prévus à l'article 43, al. 1^{er}.

Le conducteur doit cependant faire usage du ou des feux-route lorsque, eu égard à sa vitesse, son champ de visibilité est insuffisant pour circuler en toute sécurité.

Toutefois, l'utilisation du ou des feux-croisement doit être faite conformément aux dispositions de l'article 144 ci-dessus sub 3° et 4°.

Les motocycles (...) doivent être éclairés à l'arrière par les feux prescrits à l'article 43, al. 3.

Les side-cars doivent être éclairés par les feux prescrits à l'article 43, al. 4.

B. - À la tombée et au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les motocycles en mouvement doivent être éclairés à l'avant par le ou les feux-croisement et à l'arrière par les feux prévus à l'article 43, alinéa 3. Toutefois, en cas de brouillard ou dans toute situation similaire réduisant la visibilité à moins de 100 mètres, le ou les feux-croisement doivent être utilisés; le ou les feux-croisement peuvent être remplacés ou complétés par le ou les feux-brouillard avant.

C. - Dès la tombée et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent:

- a) tout motocycle avec side-car se trouvant à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique, doit être éclairé par les feux prescrits à l'article 43, al. 3 et 4.
- b) tout motocycle sans side-car, muni d'un ou de deux feux-position conformes aux dispositions de l'article 42, 1 sub c), se trouvant à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique, doit être éclairé à l'avant par ce ou ces feux et à l'arrière par les feux prévus à l'article 43, al. 3.
- c) tout motocycle sans side-car, non muni de feux-position doit être mis à l'arrêt ou en stationnement en dehors de la chaussée.

Toutefois, les prescriptions sub a), b) et c) ci-dessus ne s'appliquent pas lorsque l'éclairage de la voie publique permet de voir distinctement le véhicule à une distance suffisante .

Art. 149.

Dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les cycles à moteur auxiliaire et les cycles en mouvement doivent être éclairés par les feux et catadioptres prévus à l'article 43bis.

Le feux-brouillard rouge arrière ne doit être utilisé qu'en cas de brouillard épais, réduisant la visibilité à moins de 50 m et simultanément avec le ou les feux arrière.

Art. 149bis.

De jour, les conducteurs de motocycles doivent circuler avec le ou les feux-croisement allumés. Les conducteurs de «cyclomoteurs» peuvent allumer le ou les feux avant de leur véhicule.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa qui précède, les prescriptions concernant l'éclairage des motocycles et des cyclomoteurs sont applicables aux tricycles et quadricycles ainsi qu'aux quadricycles légers pour autant que l'emploi des dispositifs d'éclairage prescrits par les articles 41quinquies, 43 et 43bis soit conforme aux règles d'utilisation des articles 148 et 149.

Les dispositions du présent article ne sont toutefois pas applicables aux conducteurs de motocoupés.

Art. 149ter.

(...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 16 décembre 1992)

Art. 150.

Dès la tombée et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent:

- 1) la face arrière de la dernière remorque, du dernier véhicule forain ou de la dernière roulotte accouplés en mouvement doit être éclairée par les feux prévus au deuxième alinéa de l'article 45 ci-dessus.
- 2) les remorques, les véhicules forains et les roulottes accouplés en mouvement, dont la largeur dépasse celle du véhicule tracteur, doivent être éclairés en outre sur chaque côté de la face avant par les feux d'encombrement prévus au premier alinéa de l'article 45 ci-dessus.
- 3) les remorques, les véhicules forains et les roulottes accouplés en mouvement dont la largeur dépasse 2,00 m, sans dépasser 2,50 m, peuvent être éclairés en outre par les feux d'encombrement prévus à l'article 44; cet éclairage est obligatoire si la largeur de ces véhicules dépasse 2,50 m;
- 4) la remorque tirée par un motocycle est suffisamment signalée si la face arrière de la remorque est éclairée par un feu rouge non éblouissant et par un feu blanc éclairant la plaque d'identité.
- 5) la face arrière gauche du dernier des autres véhicules traînés par un véhicule automoteur, doit être signalée par un feu non éblouissant éclairant rouge vers l'arrière.

Les prescriptions qui précèdent sont également applicables, lorsque les véhicules précités sub 1) à 5), accouplés à un véhicule automoteur, se trouvent à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique et que l'éclairage de la voie publique ne permet pas de les voir distinctement à une distance suffisante.

- 7) Les remorques, les véhicules forains et les roulottes non accouplés doivent être éclairés par au moins un feu blanc non éblouissant à l'avant et par au moins un feu rouge non éblouissant à l'arrière, placés l'un et l'autre sur le côté du véhicule opposé au bord de la chaussée le long duquel le véhicule est rangé. Si la longueur du véhicule ne dépasse pas 6 m, les deux feux peuvent être émis par un appareil unique fixé sur le côté précité du véhicule. L'emploi de ces feux n'est toutefois pas requis lorsque l'éclairage de la voie publique permet de voir distinctement le véhicule à une distance suffisante.

Art. 151.

Dès la tombée et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, tout véhicule attelé en mouvement doit être signalé au moins par un feu unique non éblouissant éclairant blanc ou jaune vers l'avant et rouge ou jaune vers l'arrière. Ce feu doit être fixé à gauche du véhicule de manière à être visible de l'avant et de l'arrière. Si le feu en question ne peut être fixé au véhicule, il doit être porté par une personne marchant immédiatement à la gauche du véhicule. Dans ce cas, l'appareil unique doit émettre tant vers l'avant que vers l'arrière un feu jaune non éblouissant.

Cependant tout véhicule attelé en mouvement dont la longueur dépasse 6 m ou qui en tire un autre doit être éclairé au moins du côté gauche:

- à l'avant du premier véhicule par un feu blanc ou jaune non éblouissant;
- à l'arrière du dernier véhicule par un feu rouge non éblouissant.

Si ces feux ne peuvent être fixés aux véhicules, ils doivent être portés par des personnes marchant immédiatement à la gauche du ou des véhicules.

Les prescriptions qui précèdent sont également applicables lorsque les véhicules attelés se trouvent à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique et que l'éclairage de la voie publique ne permet pas de les voir distinctement à une distance suffisante.

Art. 152.

Dès la tombée et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent:

- 1) les «tracteurs» et les machines automotrices d'un poids propre supérieur à 400 kg qui ne peuvent être éclairés conformément aux prescriptions des articles 146 et 147 ci-dessus et dont la vitesse ne peut dépasser en palier 10 km/h . doivent être éclairés au moins par les feux suivants placés sur le côté gauche du véhicule:

à l'avant par un feu blanc ou jaune non éblouissant,

à l'arrière par un feu rouge non éblouissant.
- 2) les fauteuils roulants et les fauteuils roulants à moteur circulant sur la chaussée ou conduits sur la chaussée par une personne en tant que piéton, doivent être éclairés à l'avant par au moins un feu blanc et à l'arrière par au moins un feu rouge. Ces feux peuvent être remplacés par un dispositif émettant tant vers l'avant que vers l'arrière un feu non éblouissant.
- 3) les véhicules en mouvement dont l'éclairage n'est pas spécifié à la présente section, doivent être signalés par au moins un feu unique non éblouissant fixé au côté gauche du véhicule et éclairant blanc ou jaune vers l'avant et rouge ou jaune vers l'arrière. Si le feu unique en question ne peut être fixé au véhicule, il doit être porté par une personne marchant immédiatement à la gauche du véhicule. Dans ce cas l'appareil unique doit émettre tant vers l'avant que vers l'arrière un feu jaune non éblouissant.
- 4) les bêtes de trait non attelées, de charge ou de selle et les animaux isolés ou en troupeaux circulant sur une voie publique autre qu'un chemin de terre doivent être éclairés à l'avant par un feu blanc ou jaune non éblouissant et à l'arrière par un feu rouge non éblouissant. Toutefois, l'éclairage peut être assuré par un appareil unique qui doit être porté du côté gauche et émettre tant vers l'avant que vers l'arrière un feu jaune non éblouissant.

Les prescriptions du présent article sont également applicables lorsque les véhicules, les bêtes et les animaux précités se trouvent à l'arrêt ou en stationnement sur la voie publique et que l'éclairage de la voie publique ne permet pas de les voir distinctement à une distance suffisante.

Les feux prévus au présent article doivent être visibles, par atmosphère limpide, à une distance minimum de 150 m.

Toutefois, les prescriptions de la présente section ne s'appliquent pas aux véhicules d'une largeur ne dépassant pas un mètre et qui sont conduits à la main par des piétons.

Art. 153.

Entre la tombée de la nuit et le lever du jour ainsi que de jour, lorsque la visibilité est réduite en raison des conditions atmosphériques ou météorologiques, les éléments de l'armée en colonne de marche, les cortèges, les processions et les groupes de piétons marchant en rangs doivent être éclairés à l'avant par un ou plusieurs feux blancs ou jaunes non éblouissants et à l'arrière par un ou plusieurs feux rouges non éblouissants . Ces feux peuvent être émis par un véhicule automoteur précédant la formation et par un véhicule la suivant, ce dernier véhicule devant en tout cas utiliser ses feux-croisement .

Si la formation est très longue, le flanc gauche doit être signalé par des feux jaunes non éblouissants qui éclairent vers l'avant et vers l'arrière . La distance entre deux feux consécutifs ne doit pas être supérieure à 25 mètres . Si le nombre de personnes d'une formation est inférieur à vingt, un feu jaune unique éclairant vers l'avant et vers l'arrière suffit . Il doit être porté immédiatement à la gauche de la formation .

Les prescriptions qui précèdent ne sont pas applicables à l'intérieur d'une agglomération, si l'éclairage de la voie publique permet de voir distinctement la formation à une distance suffisante .

Les feux prévus au présent article doivent être visibles par atmosphère limpide à une distance minimum de 150 mètres .

Les prescriptions du présent article ne s'appliquent pas aux éléments de l'Armée qui participent à un exercice militaire. Elles s'appliquent sans préjudice des dispositions de l'article 170, paragraphe 2.

Art. 154.

Il est interdit d'éclairer les véhicules, les piétons, les fauteuils roulants, les fauteuils roulants à moteur, les bêtes de trait non attelées, de charge ou de selle ainsi que les animaux isolés ou en troupeaux par des dispositifs d'éclairage autres que ceux prévus aux articles 144 à 153 ci-dessus, sans préjudice des dispositions des articles 42, 44, 49ter, 54 et 55.

Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux tramways.

Art. 155.

~~Les prescriptions de la présente section ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux autres véhicules de l'Armée en manœuvre.~~

Les prescriptions de la présente section ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux autres véhicules de l'Armée en manœuvre, ni aux véhicules spéciaux de la Police grand-ducale.

X^e section . – Des prescriptions spéciales

Art. 156.

1. Sans préjudice des alinéas suivants, la circulation sur les autoroutes est réservée aux véhicules automoteurs et ensembles de véhicules couplés, à condition que ceux-ci puissent réaliser en palier une vitesse de 40 km/h au moins.

La circulation sur les autoroutes est interdite aux cyclomoteurs et quadricycles légers.

La circulation sur les autoroutes est également interdite aux catégories de véhicules suivantes, sauf autorisation du ministre ayant les Transports dans ses attributions ou sauf réglementation temporaire contraire:

- les tracteurs et les tracteurs à grande vitesse ;
- les machines automotrices qui, en vertu de l'article 139, ne sont pas autorisées à circuler à une vitesse supérieure à 40 km/h.

La circulation sur les autoroutes est interdite par ailleurs aux catégories de véhicules suivantes ou dans les cas suivants, sauf autorisation du ministre ayant les Transports dans ses attributions :

- les véhicules routiers automoteurs qui tractent des véhicules routiers traînés;
- les essais techniques ou scientifiques de véhicules automoteurs ou effectués à l'aide de véhicules automoteurs ;
- les compétitions sportives et les défilés publicitaires de véhicules automoteurs ;
- le remorquage de véhicules en panne ou accidentés, à moins que la panne ou l'accident ne se soit produit sur l'autoroute.

Les interdictions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux véhicules de génie civil ou à usage public spécial, ni aux machines, si la présence sur autoroute de ces véhicules est indispensable pour y exécuter des travaux ou pour y remplir une mission de secours.

2. Les véhicules admis à circuler sur les autoroutes ne peuvent y avoir accès que par les bretelles d'accès ou les chaussées munies du signal E,15 et ne peuvent en sortir que par les bretelles de sortie ou les chaussées munies du signal E,16.

3. Le conducteur qui circule sur une bretelle ou une chaussée d'accès à une autoroute, doit emprunter la voie d'accélération avant de s'engager sur les voies de circulation de l'autoroute et céder le passage aux conducteurs qui y circulent; si nécessaire, il doit s'arrêter avant de s'y engager.

4. Le conducteur qui veut quitter l'autoroute doit emprunter à temps la voie de circulation de droite et s'engager au plus tôt sur la voie de décélération si une telle voie existe.

5. Il est interdit de pénétrer sur les bandes de terrain et les raccordements reliant les chaussées d'une autoroute, sauf signalisation contraire.

6. Il est interdit de faire demi-tour ou marche arrière sur une autoroute.

En cas d'encombrement de la chaussée, et pour autant que le service l'exige, l'interdiction de faire marche arrière ne s'applique pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils fassent usage de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44. Cette interdiction ne s'applique pas non plus aux véhicules qui servent à l'entretien de la voirie ou qui ont pour mission d'assurer la sécurité de la circulation routière, à condition qu'ils fassent usage des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44.

7. Hormis le cas de force majeure, l'immobilisation d'un véhicule est interdite sur les chaussées, les bretelles ou chaussées d'accès et de sortie, les bandes et les places d'arrêt d'urgence ainsi que les accotements d'une autoroute.

Cette interdiction ne s'applique pas

- a) aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation;
- b) pour ce qui est de l'interdiction d'immobilisation sur les bandes et les places d'arrêt d'urgence, aux véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que les agents tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation ;
- c) aux conducteurs de véhicules assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que ces véhicules soient signalés au moyen des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

Hormis le cas de force majeure, la circulation d'un véhicule est interdite sur les bandes et les places d'arrêt d'urgence ainsi que les accotements d'une autoroute.

Cette interdiction ne s'applique pas :

- a) aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation ;
- b) aux conducteurs de véhicules assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que ces véhicules soient signalés au moyen des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

8. Lorsque la dégradation de la fluidité de la circulation entrave le libre passage des véhicules en service urgent et énumérés à l'article 39 ou des véhicules énumérés au paragraphe 3. de l'article 118, les conducteurs qui circulent sur une autoroute comptant deux voies de circulation, doivent ménager un couloir médian et, conformément aux dispositions de l'article 137, se ranger et au besoin s'arrêter à l'approche d'un de ces véhicules. Les conducteurs qui empruntent la voie de gauche doivent serrer le plus près possible le bord gauche de celle-ci et les conducteurs qui empruntent la voie de droite doivent serrer le plus près possible le bord droit de celle-ci.

Dans les mêmes conditions, les conducteurs qui circulent sur une autoroute comptant trois voies de circulation doivent ménager, dans le sens de la circulation, un couloir situé à cheval sur la voie de gauche et la voie médiane. Les

conducteurs qui empruntent la voie de gauche doivent serrer le plus près possible le bord gauche de celle-ci et les conducteurs qui empruntent la voie médiane doivent serrer le plus près possible le bord droit de celle-ci.

Dans ces cas, la circulation et l'arrêt sur la bande d'arrêt d'urgence et les places d'arrêt d'urgence sont autorisés.

9. Les prescriptions qui sont applicables à la circulation sur l'autoroute des véhicules et ensembles de véhicules couplés autorisés à dépasser les dimensions ou poids réglementaires, sont arrêtées par le ministre des Transports.

10. Les conducteurs de véhicules routiers doivent disposer à tout moment d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule afin de leur permettre de rejoindre en toute circonstance un point de ravitaillement.

Les conducteurs de véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes qui sont visés par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique doivent disposer à tout moment d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule afin de leur permettre en toute circonstance de traverser le territoire du Grand-Duché de Luxembourg sur l'itinéraire de transit prescrit par le règlement grand-ducal du 5 mai 1994 susmentionné.

11. Pour le surplus, les règles prévues au présent chapitre VI sont applicables à la circulation sur l'autoroute.

Art. 156bis.

1. Lorsqu'en raison de la situation du trafic ou de l'état des infrastructures de la grande voirie ou de leur équipement dus notamment à la dégradation des conditions de fluidité de la circulation ou des conditions d'ordre atmosphérique, la circulation sur une voie publique de la grande voirie est ou risque d'être gênée, entravée ou rendue dangereuse, les interdictions et limitations prévues aux alinéas suivants sont d'application.

Les interdictions et limitations sont déclenchées sur décision des instances publiques compétentes pour gérer le Centre de contrôle du trafic prévu par l'article 6 de la loi modifiée du 16 août 1967 ayant pour objet la création d'une grande voirie de communication et d'un fonds des routes. Les décisions sont prises en fonction des informations recueillies par le Centre de contrôle sur la situation du trafic et l'état des infrastructures qui tiennent compte notamment de la capacité, du débit, de la vitesse et de la densité de la circulation ainsi que des précipitations et de la visibilité. Elles sont levées dès que les circonstances qui les justifient ne sont plus données.

Dans les conditions qui précèdent, les dispositions suivantes sont d'application :

- a) Le dépassement est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3 .500 kg.
- b) Sans préjudice des dispositions de l'article 139, la vitesse maximale autorisée est limitée à 90, 70 ou 50 km/h suivant le niveau de dégradation de la situation du trafic ou de l'état des infrastructures ou de leur équipement et en fonction de critères techniques préétablis tenant compte des facteurs dont question à l'alinéa 1^{er}.
- c) En cas d'encombrement d'une voie de circulation d'une chaussée d'autoroute ou de la nécessité temporaire de son ouverture à contresens, il est interdit aux conducteurs de véhicules de l'emprunter dans le sens de leur circulation. L'obligation de quitter la voie de circulation, l'interdiction de l'emprunter et la fin de cette interdiction sont indiquées par des signaux colorés lumineux conformes à l'article 109, paragraphe 1^{er}, alinéa 6.
- d) En cas d'encombrement d'une chaussée d'autoroute, il est interdit aux conducteurs de véhicules de l'emprunter. L'obligation de s'arrêter et l'interdiction de l'emprunter sont indiquées par des signaux colorés lumineux conformes à l'article 109, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}.

Dans les mêmes conditions, les dispositions suivantes sont, le cas échéant, d'application sur la voirie normale située à proximité immédiate des bretelles d'accès aux tronçons d'autoroute concernés :

- a) En cas d'encombrement d'une chaussée d'autoroute, il est interdit aux conducteurs de véhicules d'y accéder ou de l'emprunter. L'interdiction d'accéder à l'autoroute et d'y circuler est indiquée soit par un signal lumineux rouge conforme à l'article 109, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, soit par le signal C,2a. Sur la voie publique adjacente à la bretelle d'accès à l'autoroute, les signaux C,11a et C,11b ou D,2 peuvent être mis en place.
- b) Pour des raisons de sécurité routière, la vitesse maximale autorisée peut être limitée à 70 ou 50 km/h.

2. En cas de verglas, de neige abondante ou de dégel, le directeur de l'administration des Ponts et Chaussées peut interdire la circulation des véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes sur des tronçons déterminés ou sur l'ensemble du réseau autoroutier. Cette interdiction est applicable dès que la mention « circulation interdite poids lourds > 13m » est affichée sur les panneaux à signalisation dynamique adéquats gérés par le Centre de contrôle du trafic mentionné au paragraphe 1^{er}. Cette interdiction n'est pas applicable aux véhicules suivants, pour autant que le service l'exige:

- les véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39;
- les véhicules des gestionnaires du réseau autoroutier;
- les véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement ou le déblaiement de la voie publique, ainsi que les véhicules assurant l'approvisionnement en sel et en saumure des centres de gestion de la voirie publique;
- les véhicules assurant le dépannage ou la réparation d'un véhicule tombé en panne.

Les véhicules visés par l'interdiction de circuler et qui, au moment de l'application de celle-ci, circulent sur une autoroute soumise à cette interdiction, doivent

- lorsqu'ils sont en transit conformément au règlement grand-ducal précité du 5 mai 1994, rejoindre une aire de service sur le chemin le plus court après le premier panneau à signalisation dynamique sur lequel l'interdiction est affichée ;
- lorsqu'ils ne sont pas en transit conformément au règlement grand-ducal précité, quitter cette autoroute sur le chemin le plus court après le premier panneau à signalisation dynamique sur lequel l'interdiction est affichée.

Les dispositions réglementaires qui interdisent à partir d'une bretelle de sortie d'une autoroute soumise à cette interdiction l'accès à la voirie normale aux conducteurs de véhicules automoteurs destinés au transport de choses, à l'exception des riverains et de leurs fournisseurs, sont suspendues pour la durée d'application de cette interdiction. Les signaux placés en vertu desdites dispositions sur les bretelles de sortie sont masqués par l'administration des Ponts et Chaussées pour la durée d'application de l'interdiction.

Le directeur de l'administration des Ponts et Chaussées lève l'interdiction de circuler dès que les circonstances qui la justifient ne sont plus données.

3. Une limitation dérogatoire de la vitesse peut être déclenchée sur décision des instances publiques compétentes pour gérer le Centre de contrôle mentionné au paragraphe 1. sur information transmise au Centre de contrôle par l'administration de l'Environnement, lorsque les concentrations en ozone troposphérique dépassent le seuil de 160 µg/m³ mesuré sur une heure. Dans ce cas, la vitesse maximale autorisée est limitée à 90 km/h, sans préjudice des dispositions de l'article 139. La limitation dérogatoire est levée dès que les circonstances qui la justifient en vertu du règlement grand-ducal du 2 avril 2003 portant application de la directive 2002/3/CE du Parlement Européen et du Conseil du 12 février 2002 relative à l'ozone dans l'air ambiant ne sont plus données et après que le Centre de contrôle en a été informé par l'administration de l'Environnement.

La limitation dérogatoire de la vitesse est indiquée par le signal C,14 adapté.

4. En cas de fermeture ou d'existence d'un passage difficile à caractère temporaire sur un ou plusieurs tronçons de la grande voirie, le trafic automobile est guidé sur un itinéraire de déviation déterminé par le plan de gestion du trafic mis en oeuvre en application de l'article 6 de la loi précitée du 16 août 1967.

L'obligation de quitter une voie de circulation ou l'interdiction de l'emprunter sont indiquées par le signal coloré lumineux de couleur rouge repris au paragraphe 1^{er}, alinéa 6 de l'article 109 ou par le signal D,2 placé sur la voie de circulation interdite à la circulation. L'obligation de quitter une chaussée ou l'interdiction de l'emprunter sont indiquées par le même signal coloré lumineux de couleur rouge ou par les signaux C,1a ou C,2a complétés, le cas échéant, par le signal D,2.

Lorsque la sécurité de la circulation l'exige, la signalisation est annoncée en amont, à distance adéquate, par un signal adapté de type G,5 ou par une signalisation d'approche qui reprend les signaux respectifs complétés par un panneau additionnel portant l'inscription de la distance qui sépare les signaux de l'endroit à partir duquel ils s'appliquent.

4bis. Lorsque des raisons de sécurité routière requièrent l'indication permanente de la limitation de vitesse, les instances publiques dont question au paragraphe 1er peuvent prendre les mesures en vue d'afficher la vitesse maximale autorisée.

5. Les interdictions et limitations prévues par le présent article ainsi que l'obligation de quitter une voie de circulation en amont d'un tronçon fermé ou ouvert à contresens s'appliquent à partir du support porteur de panneaux à signalisation dynamique ou des signaux colorés lumineux précités le plus approprié en amont du tronçon de chaussée d'autoroute où lesdites interdictions et limitations sont d'application. Elles prennent fin en aval de ce tronçon à partir du premier support porteur approprié ou à partir de tout autre endroit approprié situé en amont du premier support, moyennant la mise en place d'une signalisation conforme au paragraphe 1er du présent article. Le plafond réglementaire de la vitesse admise peut être réduit de façon progressive en amont du tronçon comportant une des limitations de vitesse prévues à l'alinéa 3 du paragraphe 1^{er}.

Art. 156ter.

1. Sans préjudice des alinéas suivants du présent paragraphe, la circulation sur les routes pour véhicules automoteurs est réservée aux véhicules automoteurs et ensembles de véhicules couplés, à condition que ceux-ci puissent réaliser en palier une vitesse de 40 km/h au moins.

La circulation sur les routes pour véhicules automoteurs est interdite aux cyclomoteurs et quadricycles légers.

La circulation sur les routes pour véhicules automoteurs est interdite aux catégories de véhicules suivantes, sauf autorisation du ministre ayant les Transports dans ses attributions ou sauf réglementation temporaire contraire :

- les tracteurs et les tracteurs à grande vitesse ;
- les machines automotrices qui, en vertu de l'article 139, ne sont pas autorisées à circuler à une vitesse supérieure à 40 km/h.

La circulation sur les routes pour véhicules automoteurs est interdite aux catégories de véhicules suivantes ou dans les cas suivants, sauf autorisation du ministre ayant les Transports dans ses attributions :

- les véhicules routiers automoteurs qui tractent des véhicules routiers traînés ;
- les essais techniques ou scientifiques de véhicules automoteurs ou effectués à l'aide de véhicules automoteurs ;
- les compétitions sportives et les défilés publicitaires de véhicules automoteurs ;
- le remorquage de véhicules en panne ou accidentés, à moins que la panne ou l'accident ne se soit produit sur la route pour véhicules automoteurs.

Les interdictions du présent paragraphe ne s'appliquent ni aux véhicules de génie civil ou à usage public spécial, ni aux machines, si la présence sur autoroute de ces véhicules est indispensable pour y exécuter des travaux ou pour y remplir une mission de secours.

2. Les véhicules admis à circuler sur les routes pour véhicules automoteurs ne peuvent y avoir accès que par les bretelles d'accès ou les chaussées munies du signal E,17 et ne peuvent en sortir que par les bretelles de sortie ou les chaussées munies du signal E,18.

3. Le conducteur qui circule sur une bretelle ou une chaussée d'accès à une route pour véhicules automoteurs, doit emprunter la voie d'accélération avant de s'engager sur les voies de circulation de la route pour véhicules automoteurs et céder le passage aux conducteurs qui y circulent; si nécessaire, il doit s'arrêter avant de s'y engager.

4. Le conducteur qui veut quitter une route pour véhicules automoteurs doit s'engager au plus tôt sur la voie de décélération si une telle voie existe.

5. Il est interdit de faire demi-tour ou marche arrière sur une route pour véhicules automoteurs.

En cas d'encombrement de la chaussée, et pour autant que le service l'exige, l'interdiction de faire marche arrière ne s'applique pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils fassent usage de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 ou des feux bleus clignotants prévus à l'article 44. Cette interdiction ne s'applique pas non plus aux véhicules qui servent à l'entretien de la voirie ou qui ont pour mission d'assurer la sécurité de la circulation routière, à condition qu'ils fassent usage des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44.

6. Hormis le cas de force majeure, l'immobilisation d'un véhicule est interdite sur les chaussées, les bretelles ou chaussées d'accès et de sortie, les bandes et les places d'arrêt d'urgence ainsi que les accotements d'une route pour véhicules automoteurs.

Cette interdiction ne s'applique pas

- a) aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation;
- b) pour ce qui est de l'interdiction d'immobilisation sur les bandes et les places d'arrêt d'urgence, aux véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que les agents tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation;
- c) aux conducteurs de véhicules assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que ces véhicules soient signalés au moyen des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

Hormis le cas de force majeure, la circulation d'un véhicule est interdite sur les bandes et les places d'arrêt d'urgence ainsi que les accotements d'une route pour véhicules automoteurs.

Cette interdiction ne s'applique pas

- a) aux conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation;
- b) aux conducteurs de véhicules assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que ces véhicules soient signalés au moyen des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44 et que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

7. Les conducteurs de véhicules routiers doivent disposer à tout moment d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule afin de leur permettre de rejoindre en toute circonstance un point de ravitaillement.

Les conducteurs de véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes qui sont visés par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique doivent disposer à tout moment d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule afin de leur permettre en toute circonstance de traverser le territoire du Grand-Duché de Luxembourg sur l'itinéraire de transit prescrit par le règlement grand-ducal du 5 mai 1994 susmentionné.

8. Pour le surplus, les règles prévues au présent chapitre VI . sont applicables à la circulation sur les routes pour véhicules automoteurs.

Art. 157.

Dans les tunnels signalés comme tels il est interdit aux conducteurs d'effectuer une marche arrière ou de faire demi-tour. Par ailleurs, les conducteurs doivent observer les prescriptions sur l'éclairage des véhicules en mouvement pendant la nuit.

Art. 158.

1. Il est interdit aux conducteurs d'autobus de laisser ou de faire monter ou descendre des voyageurs à des endroits autres que les arrêts d'autobus et les gares routières signalés comme tels.

Il est interdit aux conducteurs de tramways de laisser ou de faire monter ou descendre des voyageurs à des endroits autres que les arrêts de tramways et les gares routières signalés comme tels. Il est interdit aux mêmes conducteurs de laisser ou de faire descendre des voyageurs sur la chaussée du côté emprunté par la circulation, lorsque les rails ne se trouvent pas au milieu de la chaussée.

Il est interdit aux voyageurs de monter dans un autobus ou un tramway ou d'en descendre avant l'arrêt complet du véhicule et à des endroits autres que les arrêts d'autobus, les arrêts de tramways et les gares routières signalés comme tels.

2. Il est interdit aux conducteurs d'autobus et de tramways de laisser ou de faire monter plus de voyageurs que le véhicule ne comporte de places assises et de places debout.

Art. 159.

Sans préjudice des dispositions concernant l'exploitation des chemins de fer, il est défendu aux usagers de se faire traîner ou remorquer par un véhicule sur rails.

Art. 160.

1. Les conducteurs de véhicules autres que ceux sur rails doivent observer les prescriptions suivantes sur la voie publique:

- a) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs autres qu'un motocycle ou un cyclomoteur de lâcher le volant simultanément des deux mains, tant que le véhicule est en mouvement.

Il est interdit aux conducteurs de motocycles et de cyclomoteurs de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des repose-pieds ou des pédales, tant que le véhicule est en mouvement.

- b) Il est interdit aux conducteurs de véhicules de traîner ou de pousser des motocyclistes, des cyclomotoristes, des cyclistes ou des cycles non montés; il est interdit aux conducteurs de motocycles, de cyclomoteurs et de cycles de se faire traîner ou pousser par un véhicule.

Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de traîner une personne montée sur skis ou sur traîneau; il est interdit à toute personne montée sur skis ou sur traîneau de se faire traîner par un véhicule automoteur.

- c) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de circuler dans une descente en roue libre ou avec le moteur arrêté.
- d) Il est interdit aux conducteurs de véhicules automoteurs de circuler à deux de front, à moins qu'il n'y ait plus d'une voie de circulation dans le même sens.
- e) L'usage de l'échappement libre, la mise en marche bruyante ou l'essai bruyant du moteur sont interdits.
- f) Il est interdit de laisser tourner sans nécessité technique le moteur d'un véhicule immobilisé pendant un temps prolongé, à l'arrêt, en stationnement ou en parcage, même pour le faire chauffer ou faire chauffer l'habitacle du véhicule.
- g) Il est interdit de faire crisser sans nécessité les pneus d'un véhicule lors du démarrage, du freinage ou lors de la négociation d'un virage.
- h) Il est interdit de claquer bruyamment sans nécessité les portes, le capot ou le couvercle de malle d'un véhicule.
- i) Il est interdit de charger ou de décharger bruyamment un véhicule.
- j) Il est interdit de repasser sans nécessité au même endroit dans une agglomération.
- k) Il est interdit d'effectuer ou de faire effectuer des réparations à un véhicule, sauf en cas d'urgence.
- l) Il est interdit de laver ou de faire laver un véhicule.
- m) Il est interdit de laisser le moteur en marche ou de fumer pendant le ravitaillement en carburant du véhicule.
- n) Les conducteurs et les passagers de cyclomoteurs, de quadricycles légers, de tricycles, de quadricycles et de motocycles, avec ou sans side-cars, doivent porter un casque de protection homologué par un Etat membre des Communautés Européennes; ils doivent avoir fermé solidement les jugulaires du casque dès que le véhicule est en mouvement.

Ces prescriptions ne sont pas applicables aux:


- 1° conducteurs et passagers de cyclomoteurs à trois roues, de quadricycles légers, de tricycles et de quadricycles, dès lors que ces véhicules sont munis d'une carrosserie;
- 2° conducteurs et passagers de cyclomoteurs à deux roues et de motocycles, avec ou sans side-cars, dès lors que ces véhicules sont munis d'une carrosserie et équipés d'ancrages pour ceintures de sécurité et de ceintures de sécurité répondant aux exigences du paragraphe 1er de l'article 24quinquies et à condition pour le conducteur et les passagers d'utiliser ces ceintures conformément à l'article 160bis lorsque le véhicule est en circulation;
- 3° conducteurs et passagers de cyclomoteurs et de quadricycles légers lorsqu'ils assurent, à l'intérieur d'une agglomération, une distribution de porte-à-porte nécessitant des descentes répétées du véhicule et qu'ils circulent à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h.
- o) Le conducteur d'une charrette à bras doit tirer celle-ci au lieu de la pousser, lorsque le chargement de la charrette ne lui laisse pas une visibilité suffisante vers l'avant;
- p) Il est interdit de traîner un véhicule par un fauteuil roulant ou par un fauteuil roulant à moteur.

(2) Dans le cadre des essais scientifiques sur la voie publique avec des véhicules conçus selon des techniques nouvelles ou des principes non réglementés ou incompatibles par nature avec les dispositions des articles 2 à 54, le conducteur peut être exempté de certaines dispositions du paragraphe 1er sur autorisation à délivrer par le ministre.

3 Outre les prescriptions du paragraphe 1. sous b), les conducteurs de cycles doivent observer les prescriptions suivantes:

- a) Il leur est interdit de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des pédales tant que le cycle est en mouvement.
- b) Il leur est interdit de toucher un autre usager ou véhicule tant que le cycle est en mouvement.

- c) Il leur est interdit de circuler à plus de deux de front; toutefois, les concurrents participant à une course cycliste peuvent circuler à plusieurs de front, à condition d'emprunter la moitié droite de la chaussée; ceux-ci peuvent emprunter toute la largeur de la chaussée lorsqu'elle leur est réservée.
- d) Ils doivent se mettre en file:
 - 1. dans les virages, à l'approche du sommet d'une côte ainsi que sur les passages à niveau et à leur approche ;
 - 2. entre la tombée de la nuit et le lever du jour ;
 - 3. à l'intérieur d'une agglomération aux endroits où la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 50 km/h, lorsqu'ils sont dépassés ou lorsqu'ils doivent s'attendre à être dépassés par un véhicule automoteur ;
 - 4. lorsqu'ils occasionnent sans nécessité une gêne excessive pour les autres usagers de la route.
- e) Aux passages pour piétons et cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, ils ne doivent s'engager sur le passage qu'avec prudence et en tenant compte de la distance et de la vitesse des véhicules qui s'en approchent ; aux gués pour cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents chargés du contrôle de la circulation ou par des signaux colorés lumineux, ils doivent céder le passage aux conducteurs qui circulent dans les deux sens sur la chaussée qu'ils traversent.
- f) Ils doivent mettre pied à terre en cas d'encombrement de la chaussée ou d'impossibilité de se conformer aux prescriptions du présent arrêté; ils doivent dans ce cas conduire le cycle à la main.

4. En cas de verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre, un véhicule automoteur peut seulement être conduit sur la voie publique avec des pneus qui présentent, selon la catégorie de véhicule concernée, soit les caractéristiques décrites respectivement au point 2.2. du Règlement ECE N° 30 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques ou au point 2.2.3. du Règlement ECE N° 54 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques et qui comportent le marquage décrit au point 3.1.5. de ces mêmes Règlements (pneus M + S ou M . S . ou M & S), soit les caractéristiques décrites au point 2.11. du Règlement ECE N° 117 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé et qui comportent le marquage décrit aux points 4.2.6. (pneus M + S ou M . S . ou M & S) ou 4.2.7. () de ce Règlement. Par dérogation à ce qui précède, les véhicules des catégories M2, M3, N2 et N3 ainsi que les motor-homes dont la masse maximale autorisée dépasse 3 500 kg, peuvent être conduits dans ces conditions météorologiques si les roues de tous les essieux moteurs sont munies de pneus répondant aux conditions précitées.

Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux véhicules automoteurs de la catégorie L, aux tracteurs, aux machines automotrices et, pour autant que des pneus tels que décrits à l'alinéa précédent n'existent par construction pas pour ces véhicules,

- aux véhicules spéciaux autres que les motor-homes;
- aux véhicules de l'Armée, de la Police grand-ducale, de l'administration des Douanes et Accises, du « Corps grand- ducal d'incendie et de secours ».

Art. 160bis.

1. Les passagers de véhicules routiers automoteurs doivent utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité.

Sans préjudice des dispositions des paragraphes 3., 4., 5. et 6., les conducteurs et les passagers de véhicules routiers automoteurs doivent porter les ceintures de sécurité chaque fois que la place occupée en est effectivement munie, même en l'absence d'une prescription afférente. Dans les véhicules des catégories M2 et M3, les passagers

sont informés de l'obligation du port de la ceinture de sécurité par le pictogramme dont question à l'article 24quinquies paragraphe 4. sous b.

Le port de la ceinture de sécurité serrant le corps de manière adéquate est obligatoire dès que le véhicule se trouve en mouvement.

Le port d'une ceinture de sécurité sous-abdominale ou du seul élément sous-abdominal d'une ceinture de sécurité à trois points est autorisé:

- pour les candidats au permis de conduire, les conducteurs adultes et les passagers adultes de véhicules routiers automoteurs, pour autant que la taille de ces personnes n'atteint pas 150 cm;
- pour le transport d'enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans les véhicules des catégories M2 et M3;
- pour le transport d'enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans les véhicules et dans les conditions dont question aux deuxième et troisième alinéas du paragraphe 5.

2. Les conducteurs de véhicules routiers automoteurs, autres que ceux des catégories M2 et M3, sont responsables du transport des enfants mineurs dans les conditions du présent article.

3. Les dispositions du paragraphe 1. ne sont pas applicables aux passagers des véhicules routiers des catégories M2 et M3 affectés au transport local et circulant en zone urbaine ou en agglomération, dans le cadre des services réguliers ou des services occasionnels de «transports publics», tels que définis à l'article 4 de la loi modifiée du 29 juin 2004 sur les transports publics.

4. Il est interdit dans les véhicules routiers automoteurs, autres que ceux des catégories M2 et M3, de transporter des enfants âgés de moins de trois ans autrement que placés dans un dispositif de retenue spécial couvert par une marque d'homologation délivrée soit sur base du règlement (ECE) N° 44 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants, soit du règlement (ECE) N° 129 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des dispositifs de retenue pour enfants utilisés à bord des véhicules automobiles, soit des annexes de la directive modifiée 2007/46/CE précitée ou de toute adaptation ultérieure desdits règlements ou de ladite directive.

Ce dispositif de retenue doit être installé conformément aux indications du fabricant, il doit être adapté au poids de l'enfant transporté et lui serrer de manière adéquate le corps dès que le véhicule se trouve en mouvement.

L'emploi d'un dispositif de retenue aménagé en sorte que l'enfant qui y prend place est tourné vers l'arrière, est interdit sur les places équipées d'un coussin gonflable de type frontal, à moins que ce coussin n'ait été désactivé, de façon manuelle ou automatique.

5. Il est interdit dans les véhicules routiers des catégories M1, N1, N2 et N3, dans les motor-homes ainsi que dans les véhicules routiers des catégories ~~L2~~ L2e, ~~L5~~ L5e, ~~L6~~ L6e et ~~L7~~ L7e munis d'une carrosserie, de transporter des enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm autrement que placés dans un dispositif de retenue spécial répondant aux exigences du paragraphe 4.

Toutefois, dans les véhicules des catégories M1 et N1 ainsi que dans les motor-homes, lorsqu'il s'agit d'un transport occasionnel de courte distance de 5 personnes au maximum, y compris le conducteur, et qu'un nombre suffisant de dispositifs de retenue spéciaux n'est pas disponible, ces enfants peuvent être transportés sans prendre place dans un dispositif de retenue spécial à condition:

- de porter la ceinture de sécurité dans les conditions du dernier alinéa du paragraphe 1,
- et d'occuper des places assises qui ne font pas partie de la rangée avant pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation.

Cette disposition s'applique également au troisième enfant transporté à l'arrière de ces véhicules si en raison d'un manque d'espace, l'installation d'un troisième dispositif de retenue spécial n'y est pas possible.

Ces mêmes enfants doivent porter la ceinture de sécurité dans les conditions du dernier alinéa du paragraphe 1. :

- dans les véhicules dont question au premier alinéa du présent paragraphe, si le poids de l'enfant dépasse 36 kg;
- dans les taxis, à défaut de dispositif de retenue spécial,

et occuper des places assises qui ne font pas partie de la rangée avant du véhicule, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation.

Dans les véhicules routiers automoteurs non munis de ceintures de sécurité, ces enfants doivent occuper une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant du véhicule.

6. Les prescriptions du présent article s'appliquent également aux conducteurs et passagers des véhicules routiers automoteurs qui sont immatriculés à l'étranger dans la mesure où ces véhicules sont équipés de ceintures de sécurité ou que des dispositifs de retenue pour enfants se trouvent à bord de ces véhicules, à moins que ces conducteurs ou passagers ne soient munis d'autorisations les exemptant du port de la ceinture de sécurité pour des raisons médicales et portant le symbole prévu par l'article 5 de la directive modifiée 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.

Art. 160ter.

1. Les prescriptions de l'article 160bis ne sont pas applicables:

- a) aux conducteurs et passagers de véhicules routiers automoteurs, lorsqu'ils assurent, à l'intérieur d'une agglomération, une distribution de porte-à-porte nécessitant des descentes répétées du véhicule;
- b) aux personnes qui justifient d'une contre-indication médicale grave au port de la ceinture de sécurité ou à l'usage d'un dispositif de retenue spécial, et qui sont titulaires d'une autorisation afférente délivrée par le ministre des Transports. Cette autorisation est établie sur production d'un certificat médical récent indiquant la nature et la durée de la contre-indication médicale ainsi que sur avis motivé de la commission médicale prévue à l'article 90. L'autorisation doit être exhibée sur réquisition des agents chargés du contrôle de la circulation. Elle porte le symbole prévu par l'article 5 de la directive modifiée 91/671/CEE, précitée;
- c) aux conducteurs qui exécutent une marche arrière;
- d) aux membres de la police grand-ducale lors de missions particulières d'intervention imminente ou de protection rapprochée, de même que lors de missions où un équipement ou une position spéciaux rendent le port de la ceinture de sécurité impossible;
- e) aux membres « du Corps grand-ducal d'incendie et de secours et des associations et organismes de secours agréés ayant la sécurité civile dans leur objet social » lors de missions où un équipement spécial rend le port de la ceinture de sécurité impossible;
- f) aux personnes à mobilité réduite transportées dans des fauteuils roulants ou sur des sièges spécialement adaptés.
- g) au personnel accompagnant dans les autobus et les autocars, lorsque leur mission d'assistance ou de surveillance l'exige;
- h) aux passagers des autobus et autocars, emmenés à quitter leur place assise temporairement.

Art. 161.

Les propriétaires et conducteurs d'animaux doivent observer les prescriptions suivantes:

- 1° Tout véhicule attelé doit avoir un conducteur. Cependant, si les animaux attelés au deuxième véhicule sont attachés à l'arrière du véhicule qui précède, il suffit d'un seul conducteur pour les deux véhicules.
- 2° Les dispositifs de conduite et d'attelage doivent permettre au conducteur de rester maître des animaux attelés et de diriger son véhicule avec sûreté.
- 3° Les bêtes de trait, de charge ou de selle ainsi que les bestiaux isolés ou en troupeaux ne peuvent circuler

sur la voie publique que pour autant qu'ils sont escortés.

Le ou les conducteurs d'animaux doivent se trouver toujours à une distance telle de leurs bêtes qu'ils sont en mesure de les diriger.

4° Il est défendu:

- a) de laisser divaguer des animaux sur la voie publique;
- b) de laisser paître sur les accotements des voies publiques autres que les chemins de terre des animaux de toute espèce qui ne sont pas tenus en laisses.

5° La conduite d'animaux sur les voies publiques doit être assurée de telle manière que leur croisement ou dépassement puisse s'effectuer dans des conditions satisfaisantes. Les troupeaux ne doivent pas s'arrêter sur la chaussée.

6° Les animaux dangereux ne peuvent circuler sur la voie publique que si toutes les précautions sont prises pour empêcher qu'ils ne causent un dommage ou un danger.

Art. 162.

Les piétons doivent observer les règles suivantes:

1° Ils doivent circuler sur les trottoirs pour autant qu'ils sont praticables. Si la chaussée n'est bordée que d'un seul trottoir praticable, l'usage de ce trottoir est obligatoire. Les piétons qui poussent un cycle à la main ou transportent des objets encombrants ne doivent pas causer une gêne importante pour les autres piétons. Si cette gêne ne peut être évitée, ils doivent emprunter la chaussée.

2° A défaut de trottoir ou si celui-ci est impraticable, ils doivent emprunter l'accotement.

3° A défaut de trottoir ou d'accotement ou si ceux-ci sont impraticables, ils sont autorisés à emprunter la piste cyclable ou la chaussée.

Si les piétons circulent sur la chaussée, ils sont obligés d'emprunter le côté gauche de celle-ci par rapport au sens de leur marche, sauf en cas d'inconvénient résultant de la configuration particulière des lieux. Toutefois, un piéton qui pousse un cycle à la main doit toujours emprunter le côté droit de la chaussée dans le sens de sa marche. Il en est de même pour les personnes qui circulent sur la chaussée en fauteuil roulant ou en fauteuil roulant à moteur ainsi que pour les personnes qui conduisent un fauteuil roulant ou un fauteuil roulant à moteur en tant que piéton.

4° Ils ne doivent s'engager sur la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger et sans gêner les autres usagers.

5° Ils doivent traverser la chaussée perpendiculairement à son axe.

6° Une fois engagés dans la traversée de la chaussée, ils ne doivent ni s'attarder ni s'arrêter sans nécessité.

7° Aux passages pour piétons et aux passages pour piétons et cyclistes, il leur est interdit de traverser la chaussée en dehors de ces passages, à moins qu'ils ne se trouvent à une distance supérieure à 30 mètres d'un tel passage.

8° Aux passages souterrains et aux passages supérieurs pour piétons, il leur est interdit de traverser la chaussée à niveau, à moins qu'ils ne se trouvent à une distance supérieure à 30 mètres d'un tel passage. Cette disposition ne s'applique pas aux personnes qui circulent en fauteuil roulant ou en fauteuil roulant à moteur ainsi qu'aux personnes conduisant un fauteuil roulant ou un fauteuil roulant à moteur comme piéton, si les passages souterrains ou supérieurs pour piétons ne sont pas aménagés de sorte à rendre l'accès possible à ces catégories d'usagers. Dans ces conditions, ils ne doivent s'engager sur la chaussée qu'après s'être assurés qu'ils peuvent le faire sans danger et sans gêner les autres usagers.

9° Aux passages pour piétons, aux passages pour piétons et cyclistes et aux gués pour piétons où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux, ils ne doivent s'engager sur le passage que si le feu vert est indiqué à leur intention. Aux gués pour piétons où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux du système unicolore rouge, ils ne doivent s'engager sur le gué que si le feu éteint est indiqué à leur intention.

10° Aux passages pour piétons, aux passages pour piétons et cyclistes et aux gués pour piétons où la circulation n'est pas réglée par des signaux colorés lumineux, ils ne doivent s'engager sur le passage ou le gué qu'avec prudence et en tenant compte de la distance et de la vitesse des véhicules qui s'en approchent.

11° Ils doivent libérer le passage aux véhicules en service urgent énumérés à l'article 39, dès lors que ces véhicules signalent leur approche au moyen de l'avertisseur sonore spécial prévu audit article 39 et des feux bleus clignotants prévus à l'article 44.

Les prescriptions du présent article s'appliquent également aux piétons qui poussent un cycle à la main ainsi qu'aux piétons qui conduisent une voiture d'enfants.

Les piétons qui forment un groupe, un cortège autorisé ou une procession et les éléments de l'armée en colonne de marche sont autorisés à circuler sur la chaussée et doivent dans ce cas emprunter le côté droit.

Les prescriptions du présent article ne sont applicables ni aux piétons pendant les heures où la circulation des véhicules sur la chaussée est interdite, ni aux personnes procédant à l'aménagement, à l'entretien et au nettoyage de la voie publique.

Les conducteurs de charrettes, de brouettes et d'animaux de charge, de trait ou de selle ainsi que les conducteurs de bestiaux isolés ou en troupeaux doivent se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée dans le sens de leur marche.

Art. 162bis.

(1) Il est interdit de jouer sur la voie publique.

Toutefois, les enfants âgés de moins de 13 ans peuvent jouer, sans utiliser un moyen de locomotion sur roues, sur les trottoirs, les chemins pour piétons obligatoires, les chemins obligatoires pour cyclistes et piétons, les chemins conseillés pour cyclistes et piétons, les chemins de terre, les chemins des parcs publics ainsi que dans les zones résidentielles et les zones piétonnes. Ils y peuvent également utiliser un cycle ou un engin de déplacement personnel à condition de ne pas se mettre en danger et de ne pas gêner ou mettre en danger les autres usagers.

Dans ces mêmes conditions, une personne âgée de 13 ans ou plus peut se déplacer à l'aide d'un cycle en vue d'accompagner un ou plusieurs enfants âgés de moins de 13 ans.

(2) Les piétons âgés de 13 ans ou plus peuvent utiliser des engins de déplacement personnels non électriques sur les trottoirs, les chemins pour piétons obligatoires, les chemins obligatoires pour cyclistes et piétons, les chemins conseillés pour cyclistes et piétons, les chemins de terre, les chemins des parcs publics ainsi que dans les zones résidentielles et les zones piétonnes, à condition de ne pas gêner ou mettre en danger les autres usagers.

L'utilisation de ces engins est en outre autorisée sur les parties de la voie publique munies des signaux C,2, D,4, D,5, E,18a, ou F,19a complétés par le panneau additionnel du modèle 6b sur la base d'un règlement dûment approuvé. Cette autorisation vise également les enfants âgés de moins de 10 ans, dès lors qu'ils sont accompagnés d'une personne âgée de 15 ans au moins.

Art. 162ter.

En zone de rencontre et en zone résidentielle les règles suivantes sont d'application:

- les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique;
- les piétons ne doivent pas entraver sans nécessité la circulation des autres usagers;
- les conducteurs ne doivent pas mettre en danger, ni gêner les piétons et ils doivent s'arrêter en cas de besoin;
- le stationnement des véhicules est interdit, sauf aux endroits signalés ou marqués comme emplacements de stationnement ou de parcage.

Art. 162quater.

En zone piétonne les règles suivantes sont d'application:

- a) les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique;
- b) la circulation des véhicules qui y ont accès peut être limitée dans le temps, et les autorités communales compétentes peuvent obliger les conducteurs des véhicules qui y ont accès, à être munis d'un signe distinctif particulier qu'elles délivrent à ces fins;
- c) les déplacements des véhicules doivent se faire par le trajet le plus court;
- d) sauf signalisation contraire, la circulation des cycles est interdite;
- e) les conducteurs ne doivent ni mettre en danger les piétons, ni les gêner, et ils doivent s'arrêter en cas de besoin;
- f) les piétons ne doivent pas entraver sans nécessité la circulation des autres usagers;
- g) le stationnement est interdit.
- h) l'arrêt est interdit en dehors d'éventuelles conditions d'accès fixées par les autorités communales compétentes.

Art. 162quinquies.

Dans les rues cyclables les règles suivantes sont d'application :

- a) sans préjudice des autres dispositions de la lettre a) de l'article 118, les conducteurs de cycles peuvent utiliser toute la largeur de la voie de circulation, sous réserve des dispositions de l'article 122 ;
- b) les déplacements des véhicules automoteurs doivent se faire par le trajet le plus court ;
- c) les conducteurs de véhicules automoteurs ne doivent pas dépasser un autre véhicule, ni mettre en danger, ni gêner les conducteurs de cycles et ils doivent s'arrêter en cas de besoin ;
- d) le stationnement des véhicules est interdit, sauf aux endroits signalés ou marqués comme emplacements de stationnement ou de parcage.

XI^e section . – Des mesures en cas d'accident

Art. 163.

A. - Tout conducteur d'un véhicule automoteur, qui se trouve impliqué dans un accident, doit:

- 1° s'arrêter immédiatement et constater les conséquences de l'accident;
- 2° prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation;
- 3° à la demande d'autres personnes impliquées dans le même accident, leur communiquer son identité.

B.- Si l'accident n'a provoqué que des dommages matériels, toutes les personnes impliquées doivent en outre, rester sur place pour procéder en commun aux constatations nécessaires et, le cas échéant, faire appel aux agents de la «Police grand-ducale» .

Si la partie lésée n'est pas présente, les personnes impliquées doivent, autant que possible, fournir sur place leurs nom et adresse. Elles doivent communiquer leur identité en tout cas et au plus tôt à la partie lésée par la voie la plus directe ou par l'intermédiaire de la «Police grand-ducale».

C. - Si l'accident a causé la mort ou des dommages corporels, toute personne impliquée et non blessée doit en outre:

- a) porter secours aux blessés;
- b) rester sur place jusqu'à ce que les agents de la «Police grand-ducale» aient procédé aux constatations nécessaires sur le lieu de l'accident.

Ne se soustrait cependant pas à son devoir de rester sur place celui qui s'éloigne temporairement du lieu de l'accident soit pour porter secours aux blessés, soit pour accomplir un devoir de secours inéluctable, soit pour faire appel aux agents de la «Police grand-ducale», après avoir fourni à des personnes présentes ses nom et adresse.

Dans tous les cas, il doit se présenter le plus tôt possible aux agents chargés des constatations.

D. - Les dispositions du présent article sont applicables à tout autre usager dans la mesure où elles sont susceptibles de lui être appliquées.

E. - Toute personne non impliquée dans l'accident doit porter secours aux blessés dans la mesure qu'on peut exiger d'elle.

Chapitre VII.- Arrêt, stationnement et parcage

1^{re} section. – De l'arrêt

Art. 164.

1. Tout véhicule ou animal arrêté doit être placé de manière à:

- a) se trouver du côté droit de la chaussée et être dirigé dans le sens de la circulation, à moins que l'arrêt ne soit interdit de ce côté;
- b) être dirigé dans le sens de la circulation, dans le cas d'une voie à sens unique;
- c) se trouver à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée, en une seule file et, si possible, sur ou au-delà de la ligne de rive ou sur l'accotement;
- d) ne pas gêner la circulation des autres véhicules, notamment celle des autobus, des véhicules sur rails et des véhicules en service urgent; hormis le cas des véhicules en service urgent, cette disposition ne s'applique pas aux autobus qui s'arrêtent à un arrêt d'autobus signalé comme tel, dès lors qu'ils s'arrêtent à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée;
- e) ne pas entraver les entrées et les sorties des parkings et des garages publics ou privés, les accès carrossables des immeubles et les accès aux emplacements de stationnement privés.

2. L'arrêt des véhicules ou animaux est interdit:

- a) aux endroits pourvus du signal C,19;
- b) en tout endroit où ils sont susceptibles de constituer un danger pour les autres usagers ou de gêner sans nécessité la circulation;
- c) sur les parties de la voie publique réservées aux piétons ou à d'autres usagers, sauf autorisation de l'autorité délivrée à titre temporaire;
- d) à moins de 12 mètres de part et d'autre des points d'arrêt signalés comme tels des autobus et des tramways, sauf signalisation ou marquage dérogatoires ou sauf autorisation de l'autorité délivrée à titre temporaire; cette interdiction ne s'applique pas aux véhicules des services de transports publics, aux tramways et aux véhicules effectuant le ramassage scolaire qui desservent ces points d'arrêt, aux taxis ainsi qu'aux véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement ou le déblaiement de ces points d'arrêt ou de la voie publique ou assurant l'entretien de l'équipement routier, pour autant que le service de ces derniers l'exige et à condition que leur intervention soit signalée au moyen des feux jaunes prévus à l'article 44;
- e) sur les passages pour piétons, les passages pour piétons et cyclistes, les gués pour piétons et les gués pour cyclistes ainsi qu'à moins de 5 mètres de part et d'autre de ces passages ou gués, sauf signalisation dérogatoire temporaire ou sauf autorisation de l'autorité délivrée à titre temporaire;
- f) sur les passages à niveau;
- g) sur les ponts ; cette interdiction ne s'applique pas aux autobus qui s'arrêtent à un arrêt d'autobus signalé comme tel ;

- h) dans les tunnels;
- i) à proximité du sommet d'une côte ou dans un virage situés hors agglomération, lorsque la visibilité n'est pas assurée dans les deux sens à 100 mètres au moins;
- j) à des endroits où les signaux routiers ou les signaux colorés lumineux seraient masqués à la vue des autres usagers;
- k) à la hauteur d'une ligne de sécurité, lorsque la partie de la chaussée restant libre entre le véhicule ou l'animal à l'arrêt et la ligne de sécurité n'est pas d'au moins 3 mètres; cette interdiction ne s'applique pas aux autobus qui s'arrêtent à un arrêt d'autobus signalé comme tel.
- l) sur une surface de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue ou discontinue, sauf signalisation dérogatoire ou sauf autorisation de l'autorité délivrée à titre temporaire.

3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, ainsi qu'aux véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

II^e section. – Du stationnement

Art. 165.

1. Tout véhicule ou animal en stationnement doit être placé de manière à:

- a) se trouver du côté droit de la chaussée et être dirigé dans le sens de la circulation, à moins que le stationnement ne soit interdit de ce côté;
- b) être dirigé dans le sens de la circulation, dans le cas d'une voie à sens unique;
- c) se trouver à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée, en une seule file et, si possible, sur ou au-delà de la ligne de rive ou sur l'accotement;
- d) ne pas gêner la circulation des autres véhicules, notamment celle des autobus, des véhicules sur rails et des véhicules en service urgent;
- e) ne pas entraver les entrées et les sorties des parkings et des garages publics ou privés, les accès carrossables des immeubles et les accès aux emplacements de stationnement privés.
- f) laisser, en agglomération et en l'absence de trottoir, un espace libre d'au moins 1 mètre sur l'accotement, lorsque celui-ci est praticable.

Les véhicules automoteurs en stationnement doivent en outre être placés de manière à laisser à l'avant et à l'arrière du véhicule un espace libre d'au moins 1 mètre.

Art. 166.

Le stationnement des véhicules ou animaux est interdit:

- a) aux endroits pourvus d'un signal d'interdiction conforme aux dispositions de l'article 107;
- b) en tout endroit où ils sont susceptibles de constituer un danger pour les autres usagers ou de gêner sans nécessité la circulation;
- c) en tout endroit où le dégagement d'un autre véhicule arrêté ou stationné serait gêné;
- d) sur les parties de la voie publique réservées aux piétons ou à d'autres usagers, sauf signalisation contraire;
- e) à moins de 12 mètres de part et d'autre des points d'arrêt signalés comme tels des autobus et des tramways, sauf signalisation ou marquage au sol dérogatoires;
- f) à moins de 5 mètres du point d'intersection géométrique des bords de deux chaussées qui forment une intersection, sauf signalisation ou marquage au sol dérogatoires;
- g) au sommet et à proximité du sommet d'une côte ou dans un virage, lorsque la visibilité n'est pas assurée dans les deux sens à 100 mètres au moins en dehors des agglomérations et à 20 mètres au moins en agglomération;

- h) sur les passages pour piétons, les passages pour piétons et cyclistes, les gués pour piétons et les gués pour cyclistes ainsi qu'à moins de 5 mètres de part et d'autre de ces passages ou gués;
- i) sur les passages à niveau;
- j) aux endroits où les piétons doivent quitter le trottoir pour contourner un obstacle;
- k) sur les ponts;
- l) dans les passages inférieurs;
- m) dans les tunnels;
- n) devant les passages publics;
- o) devant les entrées et sorties principales des parcs publics, des écoles, des édifices consacrés à un culte et des salles de spectacle;
- p) devant les pompes à essence, sans le consentement de l'exploitant;
- q) à des endroits où les signaux routiers ou les signaux colorés lumineux seraient masqués à la vue des autres usagers;
- r) à la hauteur d'une ligne de sécurité ou à la hauteur d'une partie de la voie publique réservée à certaines catégories d'usagers de par les signaux D,4, D,5, D,5a, D,5b D,6 ou D,10, lorsque la partie de la chaussée restant libre entre le véhicule ou l'animal en stationnement et la ligne de sécurité ou la partie réservée de la voie publique n'est pas d'au moins 3 mètres;
- s) sur les chaussées de la voirie normale de l'Etat situées en dehors des agglomérations;
- t) le long des quais de chargement;
- u) lorsque la mise en place ou la bonne marche d'une manifestation à caractère culturel, sportif ou autre, dûment autorisée par l'autorité compétente, risquent d'être gênées, ou lorsque la sécurité ou la fluidité de la circulation risquent d'être entravées dans le cadre d'une telle manifestation; cette interdiction est indiquée par le signal C,18, les dispositions de l'article 116 étant dans ce cas d'application.
- v) sur une surface de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue ou discontinue, sauf signalisation dérogatoire ou sauf autorisation de l'autorité délivrée à titre temporaire .

Art. 167.

Il est interdit:

- a) de faire stationner une roulotte non accouplée sur la voie publique;
- b) d'utiliser comme logis un véhicule en stationnement ou parké sur la voie publique;
- c) de faire stationner sur la chaussée entre 22 heures du soir et 6 heures du matin un autocar, un véhicule automoteur destiné au transport de choses d'un poids total maximum autorisé supérieur à 3 .500 kg, une machine de travail d'un poids propre supérieur à 3 .500 kg ou une remorque non accouplée.

L'interdiction sub b) ne s'applique pas aux véhicules des marchands forains. Cette interdiction ne s'applique pas non plus aux véhicules dans lesquels le conducteur se repose afin de recouvrer sa capacité de conduire, à condition que le temps de l'immobilisation des véhicules ne se prolonge pas au-delà d'une durée de 12 heures et que ces véhicules soient parkés sur une place de parcage spécialement aménagée et signalée à ces fins.

Art. 167bis.

Aux endroits où la durée de stationnement est limitée en vertu d'un panneau ou d'une inscription additionnels du modèle 7a complétant le signal C,18, les conducteurs doivent faire usage d'un disque de stationnement répondant aux exigences du modèle suivant:



Les conducteurs qui stationnent leur véhicule auxdits endroits, doivent aussitôt pointer la flèche sur la marque de la demi-heure qui suit l'instant de l'immobilisation de leur véhicule et exposer le disque du côté intérieur du pare-brise du véhicule, de sorte à ce que son côté recto soit lisible de l'extérieur. L'indication horaire inexacte de l'immobilisation du véhicule ainsi que la modification de l'indication horaire initiale sans que le véhicule ait été déplacé sont interdits.

Les dispositions du présent article sont applicables sans préjudice d'éventuelles modalités particulières émises par les autorités communales en matière de stationnement et dûment approuvées par l'autorité supérieure.

Art. 167ter.

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, ainsi qu'aux véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

III^e section. – Du parage

Art. 168.

1. Aux endroits où la durée de parage est limitée en vertu d'un panneau additionnel du modèle 7a complétant le signal E,23, les conducteurs doivent se conformer aux dispositions de l'article 167bis, notamment en faisant usage d'un disque de parage répondant aux exigences du modèle de disque dudit article.

Les dispositions du présent article sont applicables sans préjudice d'éventuelles modalités particulières émises par les autorités communales en matière de parage et dûment approuvées par l'autorité supérieure.

2. Tout véhicule parqué doit être placé de façon à ne pas gêner l'accès des autres véhicules au parking et leur sortie du parking, ainsi qu'en conformité des emplacements délimités par l'autorité ou des injonctions de ses agents.

3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, ainsi qu'aux véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

IV^e section. – Des mesures de sécurité

Art. 169.

Sauf en cas de manœuvre nécessitée par la marche en arrière, aucune portière battante ne peut être ouverte pendant la marche, ni rester ouverte pendant le stationnement et le parage.

Il est interdit d'ouvrir la portière d'un véhicule, de la laisser ouverte sans nécessité ou de descendre du véhicule, sans s'être assuré qu'il ne peut en résulter ni danger ni gêne pour les autres usagers.

Art. 170.

1. Il est interdit aux conducteurs de quitter leur véhicule sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter un accident.

Si le conducteur quitte le volant de son véhicule automoteur, il doit en arrêter le moteur . Cette prescription ne s'applique pas, sous réserve d'observer la prescription de l'alinéa 1^{er}, aux conducteurs de

- a) véhicules dont le moteur en marche assure le fonctionnement d'appareils installés sur le véhicule,
- b) véhicules qui assurent une distribution de porte à porte,
- c) tramways.

Les véhicules dont la masse maximale autorisée excède 3 .500 kg doivent en outre avoir au moins une roue calée lorsqu'ils sont placés en pente.

Les attelages ainsi que les bêtes de trait et de charge doivent être confiés à la garde d'une personne en état d'exercer une surveillance efficace ou doivent être attachés de manière qu'ils ne puissent s'échapper ni se déplacer.

2. A moins de se mettre en sécurité sur le chemin le plus court possible, toute personne qui emprunte à pied une chaussée, une bande ou une place d'arrêt d'urgence de la grande voirie, doit porter un vêtement de sécurité qui répond aux exigences du paragraphe L) de l'article 49.

A moins de traverser la chaussée ou de se mettre en sécurité sur le chemin le plus court possible, toute personne qui emprunte à pied une chaussée de la voirie normale située en dehors des agglomérations, doit porter, entre la tombée de la nuit et le lever du jour ainsi que de jour, lorsque les conditions de visibilité sont réduites en raison des conditions atmosphériques ou météorologiques, un vêtement de sécurité qui répond aux exigences précitées; cette prescription ne s'applique pas sur les places publiques, les pistes cyclables et les chemins pour cyclistes et piétons.

Art. 170bis.

1. Il est interdit de conduire un véhicule en portant un dispositif entravant une bonne perception des bruits de la circulation.

2. Tout équipement téléphonique à l'usage du conducteur doit être fixé solidement dans le véhicule ou être intégré au casque de protection porté par le conducteur; les équipements téléphoniques prévoyant l'usage d'une oreillette sont réputés satisfaire aux exigences du présent paragraphe.

Les équipements doivent répondre aux conditions d'utilisation suivantes: le conducteur n'est autorisé, dès que le véhicule est en mouvement, à lâcher le volant ou le guidon d'une main que pour les seules opérations de mise en service et d'arrêt de cet équipement; pour ce faire, il ne doit pas changer sensiblement sa position de conduite. Par ailleurs, l'écoute et la communication doivent lui permettre de garder les deux mains au volant ou au guidon.

Pour effectuer les opérations mentionnées à l'alinéa qui précède, le conducteur de tramway ne doit pas lâcher le manipulateur, ni changer sensiblement sa position de conduite.

3 . Il est interdit au conducteur d'un véhicule en mouvement d'utiliser 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.

Art. 171.

1. Hormis le cas d'une dégradation de la fluidité de la circulation, tout véhicule immobilisé sur une voie de circulation d'une chaussée doit, dans toute la mesure du possible, être rangé hors des voies de circulation de cette chaussée, à droite par rapport au sens de la circulation.

Si un véhicule ne peut pas être rangé hors des voies de circulation de la chaussée, toute mesure doit être prise pour que les autres conducteurs soient avertis à temps de l'encombrement de ces voies de circulation et pour que la sécurité de la circulation soit sauvegardée. Le conducteur du véhicule immobilisé doit en particulier faire usage du

signal de détresse, pour autant que le véhicule en soit muni . Il doit en outre signaler le véhicule à distance, soit au moyen du triangle de présignalisation prévu à l'article 49, sous K), soit au moyen d'un signal approprié lumineux ou réfléchissant, placé à au moins 30 mètres du véhicule sur la voirie normale et à au moins 100 mètres du véhicule sur la grande voirie; sur la grande voirie, l'obligation de signaler le véhicule à distance n'est applicable que lorsque le signal de détresse du véhicule ne fonctionne pas ou lorsque le véhicule n'en est pas muni.

Dans le cas où une réparation doit être faite sur un véhicule immobilisé sur la voie publique, il est interdit à celui qui procède à la réparation de se coucher sous le véhicule ou auprès de celui-ci de telle manière qu'une partie de son corps dépasse le gabarit du véhicule du côté de la circulation; il lui est en outre interdit de déposer du même côté des outils ou des accessoires.

2. Dans le cas d'une dégradation de la fluidité de la circulation, le conducteur qui s'approche d'un bouchon qui s'est formé sur la voie de circulation qu'il emprunte et qui est contraint de ralentir ou d'immobiliser son véhicule, doit faire usage du signal de détresse, pour autant que le véhicule en soit muni.

3. Les conducteurs des véhicules qui effectuent le ramassage scolaire doivent faire usage du signal de détresse pendant leurs arrêts, pour la durée de la prise en charge ou du déchargement des passagers.

4. L'usage du signal de détresse commande aux autres conducteurs la prudence et l'obligation de se conformer aux dispositions de l'article 139, paragraphe 1., troisième alinéa. Son usage n'est autorisé que dans les conditions et circonstances prévues au présent article.

Chapitre VIII .- Véhicules immatriculés à l'étranger et leurs conducteurs

Art. 172.

Tout véhicule routier immatriculé ou enregistré à l'étranger et circulant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg doit répondre aux exigences de la Convention sur la circulation routière signée à Vienne, le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

Sous réserve des exceptions spécialement prévues, les prescriptions du présent arrêté concernant l'aménagement, l'équipement et le chargement des véhicules routiers ainsi que leur mise en circulation sont également applicables à tout véhicule immatriculé ou enregistré à l'étranger et à son conducteur. Toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas à un tel véhicule, pourvu que celui-ci réponde aux prescriptions afférentes prévues par la législation du pays dans lequel il se trouve être immatriculé ou enregistré.

Art. 173.

Tout conducteur d'un véhicule routier immatriculé à l'étranger et mis en circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg doit exhiber sur réquisition:

- 1° un permis de conduire valable pour la conduite du véhicule conduit ou, le cas échéant, de l'ensemble de véhicules couplés;
- 2° un certificat d'immatriculation du véhicule en cours de validité; pour un véhicule qui se trouve soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt et un atelier en vue d'y subir une réparation, un aménagement technique ou une inspection, soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt ou entre l'atelier visé ci-avant et un centre de contrôle technique en vue d'y être immatriculé, la demande de transaction automobile, dûment remplie et signée et accompagnée des documents requis en vertu des dispositions du paragraphe 1 . de l'article 94, tient lieu de certificat d'immatriculation;
- 3° une attestation qui certifie que la responsabilité civile à laquelle peut donner lieu le véhicule conduit ou l'ensemble de véhicules couplés conduit est couvert par un contrat d'assurance en cours de validité;
- 4° un certificat de contrôle technique du véhicule en cours de validité, à moins pour le véhicule de se trouver soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt et un atelier en vue d'y subir une réparation, un aménagement

technique ou une inspection, soit sur le trajet direct entre son lieu d'entrepôt ou entre l'atelier visé ci-avant et un centre de contrôle technique en vue d'y être soumis à l'immatriculation ou à un contrôle technique;

5° pour tout véhicule destiné au transport de marchandises dangereuses par route, les documents requis en vertu du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur le transport par route de marchandises dangereuses;

6° pour tout véhicule destiné au transport de denrées périssables, les documents requis en vertu de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP);

7° le cas échéant, la carte de qualification de conducteur ou le document en tenant lieu, requis en vertu du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement;

8° s'il s'agit pour le véhicule d'une remorque ou d'une semi-remorque, d'un document douanier d'admission temporaire ou, à défaut de celui-ci, d'une autorisation spéciale délivrée par les autorités douanières, sauf s'il s'agit d'une remorque ou d'une semi-remorque en provenance d'un des Etats membres de l'Union européenne.

L'obligation d'exhiber un des documents visés à l'alinéa précédent n'est toutefois pas applicable, si en vertu de la législation en vigueur dans le pays dans lequel le véhicule se trouve être immatriculé ou dans le pays de la résidence normale du conducteur, la production de ce document n'est pas exigée.

Sans préjudice des dispositions des articles 73 et 76, le conducteur d'un véhicule immatriculé à l'étranger doit en outre répondre aux conditions d'âge et de capacité prévues par la législation de son pays de résidence normale.

Les conducteurs de véhicules militaires immatriculés à l'étranger doivent observer les prescriptions de l'article 71.

Art. 173bis.

Toute remorque et toute semi-remorque qui est immatriculée ou admise à la circulation à l'étranger et qui circule temporairement et occasionnellement au Grand-Duché de Luxembourg peut y être tractée par un véhicule automoteur immatriculé au Luxembourg, à condition que chaque véhicule pris individuellement, de même que l'ensemble des véhicules couplés:

1° réponde aux prescriptions du chapitre III ci-dessus;

2° soit accompagné des documents, en cours de validité, énumérés à l'article 173, sachant que pour la remorque ou la semi-remorque tractée - dans le cas où la masse maximale autorisée de celle-ci dépasse 750 kg - le certificat de contrôle technique peut avoir été délivré soit par un organisme de contrôle technique luxembourgeois, soit par l'autorité compétente du pays dans lequel celle-ci se trouve être immatriculée ou admise à la circulation, alors que pour le véhicule tracteur ce certificat doit avoir été délivré par un organisme de contrôle technique luxembourgeois.

Toute remorque ou semi-remorque visée à l'alinéa 1^{er} doit porter à sa face arrière la plaque d'immatriculation qui lui a été attribuée dans le pays dans lequel elle est immatriculée ainsi que le signe distinctif national de ce pays, pour autant que ce signe ne soit pas intégré sur la plaque d'immatriculation.

Les prescriptions du paragraphe 2. de l'article 92 ne sont pas applicables aux remorques et semi-remorques visées aux alinéas qui précèdent, à condition que leur mise à disposition se fasse en conformité avec la réglementation douanière et fiscale applicable en matière de circulation internationale des véhicules routiers.

Les prescriptions du présent article ne portent pas préjudice aux dispositions douanières et fiscales en vigueur au Grand-Duché de Luxembourg.

Chapitre IX.- Pénalités

Art. 174.

Les infractions aux dispositions du présent arrêté sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Pour les infractions considérées comme contraventions graves au titre de l'article 7 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée le maximum de l'amende est porté à 500 euros.

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

Chapitre X.- Dispositions transitoires

Art. 175.

L'arrêté grand-ducal du 25 février 1930 portant règlement relatif à la circulation sur les voies publiques ainsi que les arrêtés modificatifs ultérieurs sont abrogés.

L'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1950 portant règlement de la circulation sur les voies publiques, modifié par l'arrêté grand-ducal du 23 décembre 1950, est abrogé avec effet au jour de l'entrée en vigueur du présent arrêté. Néanmoins, les Cours et tribunaux continueront à l'appliquer dans l'appréciation des infractions commises avant l'entrée en vigueur du présent arrêté.

Lorsqu'un signal ou tout autre panneau du présent arrêté est remplacé par un autre signal ou panneau ayant la même signification, le premier signal ou panneau reste applicable pendant une durée de dix ans à compter de la date d'entrée en vigueur du nouveau signal ou panneau.

Art. 176.

1. Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du paragraphe 1^{er} de l'article 87, les permis de conduire des catégories A, B, B+E et F et des sous-catégories A1, A2 et A3, délivrés avant le 1^{er} janvier 2010, sont valables jusqu'à l'âge de 50 ans des titulaires et expirent à la date limite y inscrite. La durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance après le 1^{er} janvier 2010, est renouvelée sans frais jusqu'à l'âge de 60 ans des titulaires sur convocation de la SNCA, sous condition de la production par le titulaire d'une photographie répondant aux critères sous 5) du deuxième alinéa de l'article 78 et de la remise de l'ancien permis de conduire. En vue du renouvellement de la durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance avant le 1^{er} janvier 2010, les titulaires doivent en outre produire le certificat médical dont question sous 1) du deuxième alinéa de l'article 78.

Par dérogation aux dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 1^{er} de l'article 87, les permis de conduire des catégories A, A1, A2, AM, B, BE et F, délivrés avant le 1^{er} septembre 2015 et dont le titulaire est âgé d'au moins 70 ans, expirent à la date limite y inscrite. La durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance à partir du 1^{er} septembre 2015 est prolongée sans frais respectivement de deux ans ou d'un an en fonction de l'âge du titulaire conformément aux dispositions du deuxième alinéa du paragraphe 1^{er} de l'article 87 sur convocation de la SNCA, sous condition de la production par le titulaire d'une photographie répondant aux critères sous 5) du deuxième alinéa de l'article 78 et de la remise de l'ancien permis de conduire. En vue de la prolongation de la durée de validité de ces permis de conduire qui vient à échéance avant le 1^{er} septembre 2015, le titulaire doit en outre produire le certificat médical dont question sous 1) du deuxième alinéa de l'article 78.

L'équivalence à la catégorie B+E n'est pas accordée à la catégorie E1 des permis de conduire délivrés avant le 1^{er} octobre 1996.

2. Par dérogation aux dispositions des articles 76, 76b/s et 76ter les permis de conduire luxembourgeois des catégories B, C, D et F qui ont été délivrés avant le 1^{er} juillet 1977 sont également valables pour les catégories A1, A2 et A.

Par dérogation aux dispositions des articles 76 et 76b/s les permis de conduire de la catégorie F délivrés avant le 1^{er} octobre 1996 sont également valables pour la conduite de machines automotrices d'une masse à vide supérieure à 12 .000 kg.

3. Par dérogation aux dispositions du troisième alinéa du paragraphe 1. de l'article 79, les certificats d'apprentissage en cours de validité au 1er février 2005 sont de plein droit périmés, lorsque deux ans après leur établissement, le candidat n'a pas encore réussi l'examen théorique.

4. Si la puissance du moteur d'un motocycle construit avant 1960 ne peut pas être déterminée, une cylindrée de 350 cm³ est considérée comme équivalente à une puissance de 25 kW.

5. Les dispositions du paragraphe 3. de l'article 79 ne sont pas applicables aux candidats aux catégories C, D et E sous 1) du permis de conduire qui détenaient la catégorie B avant le 1er juillet 1995.

Par dérogation à l'article 83, les permis de conduire des catégories A et B délivrés avant le 1er février 2005 restent valables avec la durée de validité y inscrite.

6. L'obligation de transcription sans examen des permis de conduire délivrés par les autorités nationales d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen au nom de personnes ayant établi leur résidence normale au Luxembourg avant le 1er juillet 1995 reste d'application au-delà du 1er octobre 1996.

7. Les cycles à moteur auxiliaire et les motocoupés mis en circulation pour la première fois au Luxembourg avant le 1er mars 1999 peuvent être maintenus en circulation.

Pour l'application des dispositions du présent arrêté grand-ducal,

- les cycles à moteur auxiliaire et les motocoupés à trois roues assimilés aux cycles à moteur auxiliaire sont considérés comme cyclomoteurs sans préjudice des dispositions des articles 2 et 24;
- les motocoupés à quatre roues assimilés aux cycles à moteur auxiliaire sont considérés comme quadricycles légers, sans préjudice des dispositions des articles 2 et 24;
- les motocoupés à trois roues assimilés aux motocycles sont considérés comme tricycles;
- les motocoupés à quatre roues assimilés aux motocycles sont considérés comme quadricycles.

A partir du 1^{er} mars 1999 aucun véhicule ne pourra plus être immatriculé comme cycle à moteur auxiliaire ou motocoupé. Au sens du présent arrêté, les cartes d'identité sont considérées comme cartes d'immatriculation. Elles gardent leur validité aussi longtemps que les cycles à moteur auxiliaire et les motocoupés en question restent immatriculés au nom de la personne qui en était le propriétaire en date du 28 février 1999.

8. Un véhicule qui a été immatriculé comme tracteur agricole ou comme tracteur industriel avant le 1^{er} août 2004 est considéré au sens du présent arrêté grand-ducal comme tracteur, mais il peut continuer à être classé comme tracteur agricole ou comme tracteur industriel aussi longtemps qu'il reste immatriculé au nom de la personne qui en était le propriétaire en date du 31 juillet 2004.

9. Un véhicule qui a été immatriculé comme véhicule utilitaire avant le 1er août 2004 est considéré au sens du présent arrêté grand-ducal comme voiture ou comme camionnette, mais il peut continuer à être classé comme véhicule utilitaire aussi longtemps qu'il reste immatriculé au nom de la personne qui en était le propriétaire en date du 31 juillet 2004.

10. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1. de l'article 92, tout véhicule routier ayant été immatriculé au Luxembourg avant le 18 décembre 2006 peut être maintenu en circulation jusqu'au 30 juin 2011 sous le couvert d'une carte d'immatriculation ou d'une carte d'identité, celle-ci tenant lieu, selon le cas, de certificat d'immatriculation ou de vignette de conformité, à moins d'un changement de propriété intervenant avant cette échéance.

L'échange d'une carte d'immatriculation ou d'une carte d'identité contre un certificat d'immatriculation est exempté du paiement de la taxe prévue au paragraphe 1. de l'article 93.

11. Par dérogation aux durées de validité du permis de conduire prévues à l'article 87, les permis de conduire délivrés avant le 19 janvier 2013 restent valables avec la durée de validité y inscrite. Toutefois, ces permis de conduire

doivent être échangés avant le 19 janvier 2033 contre le modèle de permis de conduire communautaire dont question à l'article 75, conformément aux dispositions des paragraphes 1 . et 2 . de l'article 87.

L'équivalence à la catégorie A2 n'est pas accordée à la sous-catégorie A2 des permis de conduire délivrés avant le 19 janvier 2013.

L'équivalence à la catégorie AM est accordée à la sous-catégorie A3 des permis de conduire délivrés avant le 19 janvier 2013.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 76, les permis de conduire correspondant à la catégorie A1 du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite de motocycles légers, avec ou sans side-car, pourvus d'un moteur d'une cylindrée maximale de 125 cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 5 de l'article 76, les permis de conduire correspondant à la catégorie B du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite de tricycles Dans ces conditions, les tricycles d'une puissance dépassant 15 kW peuvent être conduits dès l'âge de 18 ans du titulaire. Une remorque dont la masse maximale autorisée est inférieure ou égale à 750 kg peut être attelée aux tricycles.

Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1. , 2. et 4 de l'article 76, les permis de conduire correspondant aux catégories AM, A1 et A du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite de cyclomoteurs, de quadricycles légers, de motocycles légers, avec ou sans side-car, et de motocycles, avec ou sans-side-car, auxquels est attaché une remorque ou un véhicule traîné d'une masse maximale autorisée, ou à défaut, d'une masse en charge inférieure à 150 kg.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 6 de l'article 76, les permis de conduire correspondant à la catégorie BE du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite d'ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B ainsi que d'une remorque ou semi-remorque dont la masse maximale autorisée dépasse 3. 500 kg.

Par dérogation aux dispositions du paragraphe 11 de l'article 76, les permis de conduire correspondant à la catégorie D1 du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite de véhicules automoteurs conçus et construits pour le transport de 16 passagers au maximum, outre le conducteur, et ayant une longueur maximale dépassant 8 mètres.

Par dérogation aux dispositions des paragraphes 13. et 14. de l'article 76, les permis de conduire correspondant aux catégories D ou DE du permis de conduire, délivrés avant le 19 janvier 2013, sont également valables pour la conduite des véhicules correspondant aux catégories précitées du permis de conduire à partir de l'âge de 21 ans du titulaire, sans préjudice du règlement grand-ducal du 2 octobre 2009 relatif aux matières enseignées dans le cadre de la qualification initiale et de la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs ainsi qu'aux critères d'agrément pour dispenser cet enseignement.

12 Un véhicule qui a été immatriculé comme véhicule historique avant le 1^{er} février 2016 est considéré comme véhicule historique au sens du présent arrêté grand-ducal.

Art. 177.

Notre Ministre des Affaires Etrangères, Notre Ministre de la Justice, des Transports et des Travaux Publics, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre des Finances et de la Force Armée sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Mémorial et entrera en vigueur le 1^{er} janvier 1956.

Version coordonnée

du projet de règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers

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

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés ; les avis de la Chambre d'agriculture et de la Chambres des fonctionnaires et employés publics ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre ministre de la Mobilité et des Travaux Publics et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons

Chapitre 1^{er} - La réception des véhicules routiers

Art. 1^{er}.

~~(1) Tout type de véhicule routier, visé par~~

~~–le règlement modifié 168/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles,~~

~~–le règlement modifié 167/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers,~~

~~–la directive 2007/46/CE modifiée du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, doit faire l'objet d'une réception par type européenne.~~

~~(2) Le type de véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception par type européenne est désigné « type de véhicule homologué ». repris sous(2)~~

~~Tout type de véhicule routier pour lequel il n'existe pas de réception par type européenne en cours de validité doit faire l'objet d'une réception par type nationale, établie par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé «SNCA».~~

~~Le type de véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception par type nationale est désigné «type de véhicule agréé».~~

(1) Tout véhicule routier, visé par :

- le règlement modifié 168/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles,

- le règlement modifié 167/2013/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 février 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules agricoles et forestiers,

- le règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) no 715/2007 et (CE) no 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE,

ainsi que tout moteur visé par :

le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) no 1024/2012 et (UE) no 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE,

doivent faire l'objet d'une réception européenne par type ou individuelle.

Le type de véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception par type européenne est désigné « type de véhicule homologué ». Le véhicule routier qui a fait l'objet d'une réception européenne individuelle est désigné « véhicule homologué ».

Tout véhicule dont la première mise en circulation dans l'Union européenne a eu lieu avant l'entrée en vigueur des règlements repris sous à l'alinéa 1^{er} et disposant d'une réception européenne par type est considéré conforme.

(2) Tout véhicule routier pour lequel il n'existe pas de réception européenne par type ou individuelle en cours de validité doit faire l'objet soit d'une réception nationale individuelle soit d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries.

(3) La réception nationale individuelle ainsi que la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries sont établies par la Société Nationale de Certification et d'Homologation, ci-après dénommée la « SNCH », conformément au règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de directives et de règlements de l'Union européenne relatifs à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, ainsi que des véhicules agricoles et forestiers et des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles.

(4) Aux fins d'une réception nationale individuelle ou d'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries selon les dispositions du paragraphe 2, la SNCH peut exiger tout certificat, procès-verbal, attestation ou note descriptive, mentionnant les données pour lesquelles les systèmes, composants et entités techniques du type de véhicule ou du véhicule ont été calculés et dimensionnés et documentant le niveau de performance de ceux-ci.

Les documents visés à l'alinéa 1^{er} peuvent être délivrés soit par une autorité de réception compétente d'un autre pays, soit par un des services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 3 février 1998. Le cas échéant, la SNCH peut exiger une traduction légalisée, dans une des langues prévues par la loi du 24 janvier 1984 sur le régime des langues, de tout document présenté en vertu des dispositions du présent paragraphe.

La SNCH peut, conformément au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, recourir aux essais physiques du véhicule sans pour autant réaliser des essais destructifs pour établir si le véhicule satisfait aux dispositions européennes ou nationales en vigueur. Ces essais physiques peuvent être effectués par un des services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 3 février 1998.

Art. 2.

~~La réception d'un type de véhicule selon les dispositions de l'article 1^{er} fait l'objet d'un procès-verbal de réception qui doit contenir au moins les données techniques devant figurer sur le certificat d'immatriculation à établir pour les véhicules correspondant à ce type~~

~~Lorsqu'il s'agit d'une réception par type européenne, le procès-verbal est dénommé « titre d'homologation ».~~

La réception nationale individuelle ainsi que la réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries selon les dispositions de l'article 1^{er}, font l'objet d'un procès-verbal de réception, dont les différents modèles sont fixés par les règlements européens énumérés à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}.

Lorsqu'il s'agit d'une réception européenne par type, le procès-verbal est dénommé « titre d'homologation ».

Art. 3.

~~(1) Une réception nationale individuelle est délivrée pour un véhicule, à condition:~~

- ~~a) que ce véhicule ne présente ni de danger pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route, ni de non-conformité sur le plan technique ou environnemental, et~~
- ~~b) que ce véhicule réponde aux dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques en vigueur au moment de sa~~

construction, à moins:

- ~~— d'être conçu suivant de nouvelles technologies,~~
- ~~— d'être destiné à des essais scientifiques sur la voie publique, ou~~
- ~~— de comporter des éléments techniques nécessaires à un usage spécial.~~

~~(2) Une réception nationale individuelle à titre personnel peut être délivrée dans les conditions du paragraphe 1^{er} pour un véhicule importé sur demande du propriétaire ou détenteur au moment où celui-ci établit sa résidence normale au Luxembourg, à condition:~~

- ~~a) que ce véhicule ait été immatriculé en dernier lieu dans le pays de provenance du propriétaire ou détenteur au nom de celui-ci,~~
- ~~b) que le propriétaire ou détenteur puisse documenter sa situation régulière au Luxembourg conformément aux exigences de l'article 12, paragraphe 6.~~

~~(3) La réception nationale individuelle d'un véhicule donne lieu à une inscription spéciale à la rubrique «REMARQUES» du certificat d'immatriculation de ce véhicule, établissant que cette réception est intervenue dans les conditions du paragraphe 1^{er} ou dans celles du paragraphe 2.~~

(1) Une réception nationale individuelle ainsi qu'une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries est délivrée par la SNCH pour un véhicule, à condition:

- a) que ce véhicule ne présente ni de danger pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route, ni de non-conformité sur le plan technique ou environnemental, et
- b) que ce véhicule réponde aux dispositions des règlements européens repris à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er} ou le cas échéant à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques en vigueur au moment de sa construction, à moins:
 - d'être conçu suivant de nouvelles technologies,
 - d'être destiné à des essais scientifiques sur la voie publique, ou
 - de comporter des éléments techniques nécessaires à un usage spécial.

(2) Pour un véhicule qui ne correspond pas à un type de véhicule homologué ou à un véhicule homologué, une réception isolée à titre personnel peut être délivrée par la Société Nationale de Circulation Automobile, en abrégé «SNCA» dans les conditions du paragraphe 1^{er}, point a) pour un véhicule importé sur demande du propriétaire ou du détenteur au moment où celui-ci établit sa résidence normale au Luxembourg, à condition:

- a) que ce véhicule ait été immatriculé en dernier lieu dans le pays de provenance du propriétaire ou détenteur au nom de celui-ci,
- b) que le propriétaire ou détenteur puisse documenter sa situation régulière au Luxembourg conformément aux exigences de l'article 12, paragraphe 6.

(3) Les réceptions intervenues dans les conditions du paragraphe 1^{er} ou de celles du paragraphe 2 donnent lieu à une inscription spéciale à la rubrique « REMARQUES » du certificat d'immatriculation de ces véhicules.

Art. 4.

~~(1) Lorsqu'un véhicule routier est conforme à un type de véhicule homologué ou à un type de véhicule agréé, il est considéré respectivement comme «véhicule homologué» ou «véhicule agréé». Un véhicule homologué ou agréé est exempt de la réception nationale individuelle en vue de son immatriculation au Luxembourg, sauf si son propriétaire ou détenteur ne peut pas présenter un certificat de conformité européen ou national valable.~~

~~(2) Lorsqu'un véhicule homologué ou agréé est modifié ou transformé au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou modifié moyennant l'incorporation ou le montage de systèmes ou composants non homologués ou non homologués pour ce véhicule, il doit, en vue de son immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception nationale individuelle, établie par la SNCA.~~

(1) Lorsqu'un véhicule couvert par une réception européenne par type ou individuelle, ou par une réception nationale individuelle ou par une réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries est modifié ou transformé au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la

réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ou modifié moyennant l'incorporation ou le montage de systèmes ou composants non homologués pour ce véhicule, il doit, en vue de son immatriculation au Luxembourg, faire l'objet d'une réception isolée établie par la SNCA.

Sans préjudice de l'alinéa précédent, pour un véhicule pour lequel la législation européenne applicable ne prévoit pas de réception nationale individuelle ou de réception nationale par type pour véhicules produits en petites séries, une réception isolée peut être établie par la SNCA.

(2) Une réception isolée est délivrée pour un véhicule, à condition :

- a) que ce véhicule ne présente ni de danger pour ses occupants ou pour les autres usagers de la route, ni de non-conformité sur le plan technique ou environnemental, et
- b) que ce véhicule réponde aux dispositions de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques en vigueur au moment de sa construction, à moins:
 - d'être conçu suivant de nouvelles technologies,
 - d'être destiné à des essais scientifiques sur la voie publique, ou
 - de comporter des éléments techniques nécessaires à un usage spécial.

(3) Aux fins d'une réception isolée, la SNCA peut exiger tout certificat, procès-verbal, attestation ou note descriptive, mentionnant les données pour lesquelles les systèmes, composants et entités techniques du type de véhicule ou du véhicule ont été calculés et dimensionnés et documentant le niveau de performance de ceux-ci.

Les documents visés à l'alinéa précédent peuvent être délivrés soit par une autorité de réception compétente d'un autre pays, soit par le constructeur du type de véhicule ou du véhicule ou son mandataire officiel, soit par un des services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 3 février 1998. Le cas échéant, la SNCA peut exiger une traduction légalisée, dans une des langues prévues par la loi du 24 janvier 1984 sur le régime des langues, de tout document présenté en vertu des dispositions du présent paragraphe.

En outre, la SNCA peut, aux fins des vérifications physiques, recourir aux services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, pour établir si le véhicule satisfait aux prescriptions nationales en vigueur.

Une réception isolée donne lieu à une inscription spéciale à la rubrique « REMARQUES » du certificat d'immatriculation du véhicule.

Art. 5.

~~(1) Aux fins d'une réception par type nationale ou d'une réception nationale individuelle selon les dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 2, ou de l'article 4, la SNCA peut exiger tout certificat, procès-verbal, attestation ou note descriptive, mentionnant les données pour lesquelles les systèmes, composants et entités techniques du type de véhicule ou du véhicule ont été calculés et dimensionnés et documentant le niveau de performance de ceux-ci.~~

~~Les documents visés à l'alinéa 1 peuvent être délivrés soit par une autorité de réception compétente d'un autre pays, soit par le constructeur du type de véhicule ou du véhicule ou son mandataire officiel, soit par un des services techniques visés à l'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives de l'Union européenne relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues. Le cas échéant, la SNCA peut exiger une traduction légalisée, dans une des langues prévues par la loi du 24 janvier 1984 sur le régime des langues, de tout document présenté en vertu des dispositions du présent paragraphe.~~

~~(2) Si un véhicule a subi une modification, transformation ou réparation de nature à changer une des caractéristiques techniques figurant sur son titre d'homologation ou autre procès-verbal de réception, son certificat de conformité ou son certificat d'immatriculation, la réception nationale individuelle du véhicule se fait sur base d'une note, établie et signée soit par l'assembleur ou le réparateur du véhicule, soit par l'atelier~~

~~de transformation visé à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, soit par un des services techniques visés au paragraphe 1^{er}. Cette note décrit la modification, transformation ou réparation effectuée et comporte l'attestation que cette modification, transformation ou réparation a été effectuée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes, et qu'elle n'affecte ni la sécurité ni le comportement environnemental du véhicule.~~

Si un véhicule a subi une modification, transformation ou réparation de nature à changer une des caractéristiques techniques figurant sur son titre d'homologation ou autre procès-verbal de réception, son certificat de conformité ou son certificat d'immatriculation, la réception isolée du véhicule se fait sur base d'une note, établie et signée soit par l'assembleur ou le réparateur du véhicule, soit par l'atelier de transformation visé à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, soit par un des services techniques visés à l'article 4 paragraphe 3. Cette note décrit la modification, transformation ou réparation effectuée et comporte l'attestation que cette modification, transformation ou réparation a été effectuée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes, et qu'elle n'affecte ni la sécurité ni le comportement environnemental du véhicule.

Art. 6.

~~(1) Les véhicules réceptionnés sur base des dispositions de la directive modifiée 2007/46/CE précitée dont la validité de la réception européenne par type est échue, peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens de cette directive, pendant une période de douze mois pour les véhicules complets à compter de la date à laquelle la réception européenne par type perd sa validité et pendant une période de dix-huit mois à compter de cette même date pour les véhicules complétés, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10 pour cent du nombre des véhicules correspondant à l'un ou plusieurs types de véhicule(s) concerné(s), s'il s'agit de véhicules d'une catégorie autre que la catégorie M1, qui ont été immatriculés au Luxembourg au cours des douze mois avant ladite échéance. Si ces 10 pour cent et 30 pour cent respectifs correspondent à moins de cent véhicules, un maximum de cent véhicules est autorisé.~~

~~Le nombre des véhicules d'un type donné est limité aux véhicules pourvus d'un certificat de conformité valable ayant été délivré à la date de fabrication ou après cette date, ledit certificat étant resté valable au moins trois mois après sa date de délivrance, mais étant devenu caduc du fait de l'entrée en vigueur d'un acte réglementaire.~~

~~Les véhicules réceptionnés sur base des dispositions du règlement modifié 168/2013 précité, dont la validité de la réception européenne par type est échue, peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens de ce règlement pendant une période de vingt-quatre mois pour les véhicules complets à compter de la date à laquelle la réception UE par type perd sa validité et pendant une période de trente mois à compter de cette même date pour les véhicules complétés, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10 pour cent du nombre des véhicules immatriculés au cours des deux années précédentes ou cent véhicules, le nombre le plus élevé étant retenu.~~

~~Les véhicules réceptionnés sur base des dispositions du règlement modifié 167/2013 précité, dont la validité de la réception européenne par type est échue, peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens de ce règlement pendant une période de vingt-quatre mois pour les véhicules complets à compter de la date à laquelle la réception européenne par type perd sa validité et pendant une période de trente mois à compter de cette même date pour les véhicules complétés, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10 pour cent du nombre des véhicules immatriculés au cours des deux années précédentes ou vingt véhicules, le nombre le plus élevé étant retenu.~~

~~Pour les dispositions des alinéas 3 et 4, une mention spécifique qui identifie les véhicules en question comme étant « de fin de série » doit figurer sur le certificat de conformité des véhicules mis en service selon cette procédure.~~

(1) Les véhicules réceptionnés sur base des dispositions du règlement 2018/858/UE précité, dont la validité de la réception européenne par type est échue, peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens de ce règlement, pendant une période de 12 mois pour les véhicules complets à compter de la date à laquelle la réception européenne par type perd sa validité et pendant une période de 18 mois à compter de cette même date pour les véhicules complétés, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10 pour cent du nombre des véhicules correspondant à l'un ou plusieurs types de véhicule concerné, s'il s'agit de véhicules

de la catégorie M1, ou 30 pour cent du nombre des véhicules correspondant au type de véhicule(s) concerné(s), s'il s'agit de véhicules d'une catégorie autre que la catégorie M1, qui ont été immatriculés au Luxembourg au cours des douze mois avant ladite échéance. Si ces 10 pour cent et 30 pour cent respectifs correspondent à moins de cent véhicules, un maximum de cent véhicules est autorisé.

Le nombre des véhicules d'un type donné est limité aux véhicules pourvus d'un certificat de conformité valable ayant été délivré à la date de fabrication ou après cette date, ledit certificat étant resté valable au moins trois mois après sa date de délivrance, mais étant devenu caduc du fait de l'entrée en vigueur d'un acte réglementaire.

Les véhicules réceptionnés sur base des dispositions du règlement modifié 168/2013/UE précité, dont la validité de la réception européenne par type est échue, peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens de ce règlement pendant une période de vingt-quatre mois pour les véhicules complets à compter de la date à laquelle la réception UE par type perd sa validité et pendant une période de trente mois à compter de cette même date pour les véhicules complétés, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10 pour cent du nombre des véhicules immatriculés au cours des deux années précédentes ou cent véhicules, le nombre le plus élevé étant retenu.

Les véhicules réceptionnés sur base des dispositions du règlement modifié 167/2013/UE précité, dont la validité de la réception européenne par type est échue, peuvent encore être immatriculés comme véhicules de fin de série au sens de ce règlement pendant une période de vingt-quatre mois pour les véhicules complets à compter de la date à laquelle la réception européenne par type perd sa validité et pendant une période de trente mois à compter de cette même date pour les véhicules complétés, à condition que leur nombre ne dépasse pas 10 pour cent du nombre des véhicules immatriculés au cours des deux années précédentes ou vingt véhicules, le nombre le plus élevé étant retenu.

Pour les dispositions des alinéas 3 et 4, une mention spécifique qui identifie les véhicules en question comme étant « de fin de série » doit figurer sur le certificat de conformité des véhicules mis en service selon cette procédure.

(2) L'immatriculation visée au paragraphe 1^{er} ne peut être accordée que sur autorisation spéciale du ministre ayant les Transports dans ses attributions, ci-après dénommé « le ministre ».

Chapitre 2 - L'immatriculation des véhicules routiers

Art. 7.

(1) Sans préjudice des dispositions prévues aux paragraphes 2, 3 et 4, tout véhicule routier appartenant à ou étant détenu par une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg ou appartenant à ou étant détenu par une personne morale qui y a son siège social ne peut être mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg qu'à condition d'y avoir été dûment immatriculé et d'être couvert par un certificat d'immatriculation valable.

Les cycles, les cycles à pédalage assisté, les cycles électriques, les micro-véhicules électriques, les véhicules destinés à être traînés par des cycles, les véhicules à moteur destinés à être conduits par un ou plusieurs piétons, les véhicules automoteurs qui, par construction, ne dépassent pas une vitesse de 6 km/h, les fauteuils roulants à moteur dont la vitesse maximale par construction dépasse 6 km/h, les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction dépasse 6 km/h sans dépasser 25 km/h et dont la masse à vide ne dépasse pas 600 kg, les véhicules traînés non destinés au transport de personnes, les véhicules militaires ainsi que les véhicules de l'Armée ne doivent pas faire l'objet d'une immatriculation.

Les véhicules militaires autres que les véhicules de l'Armée ne peuvent être mis en circulation sur la voie publique que sous le couvert de plaques rouges, dans les conditions des articles 39 et 40.

Les véhicules soumis à l'immatriculation au Luxembourg sans être soumis au contrôle technique périodique en vertu des dispositions de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, ne peuvent être mis en circulation sur la voie publique que sous le couvert d'une vignette de conformité en cours de validité.

~~(2) L'obligation d'immatriculation au Luxembourg pour un véhicule n'est pas donnée lorsque celui-ci est mis à la disposition d'une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg, par le propriétaire ou détenteur, personne physique ou morale ayant respectivement sa résidence normale ou son siège social dans~~

~~un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse, à condition que la personne qui en dispose utilise elle-même le véhicule en sa qualité de salarié, d'administrateur ou de gérant du propriétaire ou détenteur, et que le véhicule soit valablement immatriculé dans le pays où le propriétaire ou le détenteur a respectivement sa résidence normale ou son siège social.~~

(2) L'obligation d'immatriculation au Luxembourg pour un véhicule n'est pas donnée lorsque celui-ci est mis à la disposition d'une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg, par le propriétaire ou détenteur, personne physique ou morale ayant respectivement sa résidence normale ou son siège social dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse, à condition que la personne qui en dispose utilise elle-même le véhicule en sa qualité de salarié, d'administrateur ou de gérant du propriétaire ou détenteur, et que le véhicule soit valablement immatriculé dans le pays où le propriétaire, le détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation a respectivement sa résidence normale ou son siège social.

~~(3) Un véhicule qui est soumis à l'immatriculation au Luxembourg en vertu des dispositions du paragraphe 1^{er}, mais qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale qui n'y a pas son siège social, ne peut être immatriculé au Luxembourg que dans les conditions suivantes:~~

- ~~a) lorsque ce véhicule est mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg d'affilée par une personne physique y ayant sa résidence normale, dans des circonstances autres que celles du paragraphe 2, ou par une personne morale y ayant son siège social, l'immatriculation du véhicule doit avoir lieu au plus tard un mois après la prédite mise en circulation;~~
- ~~b) lorsqu'il est destiné à être exporté endéans les trois mois après son immatriculation, à condition que le dernier vendeur du véhicule soit une personne ayant sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, et que le propriétaire ou le détenteur au nom duquel le véhicule est immatriculé est identifié, dans le cas d'une personne physique, sur base du document prévu à l'article 12, paragraphe 8, et dans le cas d'une personne morale, sur base d'une pièce justificative documentant son siège social; dans ce cas, le véhicule doit être pourvu des plaques d'immatriculation visées à l'article 21, sous g), qui sont délivrées par la SNCA.~~

(3) Un véhicule qui est soumis à l'immatriculation au Luxembourg en vertu des dispositions du paragraphe 1^{er}, mais qui appartient à ou qui est détenu par une personne physique qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ou par une personne morale qui n'y a pas son siège social, ne peut être immatriculé au Luxembourg que dans les conditions suivantes:

- a) lorsque ce véhicule est mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg de manière continue par une personne physique y ayant sa résidence normale, dans des circonstances autres que celles du paragraphe 2, ou par une personne morale y ayant son siège social, l'immatriculation du véhicule doit avoir lieu au plus tard un mois après la date de la première mise en circulation;
- b) lorsqu'il est destiné à être exporté endéans les trois mois après son immatriculation, à condition que le dernier vendeur du véhicule soit une personne ayant sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, et que le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation, au nom duquel le véhicule est immatriculé est identifié, dans le cas d'une personne physique, sur base du document prévu à l'article 12, paragraphe 8, et dans le cas d'une personne morale, sur base d'une pièce justificative documentant son siège social; dans ce cas, le véhicule doit être pourvu des plaques d'immatriculation visées à l'article 21, sous g), qui sont délivrées par la SNCA.

~~(4) Lorsqu'une personne physique, qui établit sa résidence normale au Luxembourg, ou lorsqu'une personne morale, qui établit son siège social au Luxembourg est propriétaire ou détenteur d'un véhicule immatriculé à son nom dans un autre pays ou qu'elle bénéficie, dans des circonstances autres que celles visées au paragraphe 2, de la mise à disposition d'un véhicule immatriculé dans un autre pays au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, elle doit se conformer aux dispositions du paragraphe 1^{er} dans un délai de six mois, à compter du jour de l'établissement de la résidence normale ou du siège social au Luxembourg.~~

(4) Lorsqu'une personne physique, qui établit sa résidence normale au Luxembourg, ou lorsqu'une personne morale, qui établit son siège social au Luxembourg est propriétaire, détenteur ou titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule immatriculé à son nom dans un autre pays ou qu'elle bénéficie, dans des

circonstances autres que celles visées au paragraphe 2, de la mise à disposition d'un véhicule immatriculé dans un autre pays au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, elle doit se conformer aux dispositions du paragraphe 1^{er} dans un délai de six mois, à compter du jour de l'établissement de la résidence normale ou du siège social au Luxembourg.

(5) Tout véhicule routier appartenant à une personne physique ou morale qui a sa résidence normale ou son siège social dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse et qui y est autorisée à faire de la location de véhicules routiers sans chauffeur peut, sur base du document d'immatriculation établi par les autorités compétentes de cet État, être mis en circulation sur la voie publique au Luxembourg par une personne y ayant sa résidence normale ou son siège social, à condition que le véhicule en question ait été mis à la disposition de cette personne sur base d'un contrat de location et qu'il ne soit pas maintenu en circulation sur la voie publique au Luxembourg au-delà d'un mois suivant la date de conclusion de ce contrat.

Toute personne mandatée à cet effet par une société autorisée à faire la location de véhicules routiers sans chauffeur au Luxembourg peut y conduire, même si elle y a sa résidence normale, un véhicule de location sans chauffeur immatriculé dans un autre pays, à condition que cette conduite ne se fasse qu'à la seule fin soit de conduire le véhicule en question à un lieu de dépôt, soit de le ramener au lieu d'origine de sa mise en location au Luxembourg ou à l'étranger.

(6) Par dérogation aux dispositions des paragraphes 1^{er} à 5, le ministre peut, dans des cas exceptionnels et sur demande dûment motivée:

- a) accorder une dispense temporaire d'immatriculation pour des véhicules utilisés pour des missions particulières ou pour des missions à durée limitée.
- b) autoriser une immatriculation temporaire, pour une durée ne dépassant pas six mois, d'un véhicule qui, en vertu des dispositions du paragraphe 1^{er}, alinéa 2, ne peut pas faire l'objet d'une immatriculation au Luxembourg;

~~c) autoriser l'immatriculation à titre exceptionnel, pour une durée limitée ou non, d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, à condition pour cette personne:~~

c) autoriser l'immatriculation, à titre exceptionnel, pour une durée limitée ou non, d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire, détenteur ou titulaire d'un certificat d'immatriculation qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, à condition pour cette personne:

- de justifier d'attaches professionnelles au Luxembourg, sans que ces attaches professionnelles ne dérivent toutefois d'un contrat de travail avec un employeur établi au Luxembourg,
- d'établir que l'utilisation du véhicule à immatriculer se fait dans le cadre de ou en relation avec l'exercice d'une activité professionnelle principale au Luxembourg au titre de travailleur indépendant, pour laquelle elle est dûment autorisée et sujette à l'imposition fiscale luxembourgeoise, et
- d'établir qu'elle est affiliée à un organisme de sécurité sociale au Luxembourg, sinon de justifier qu'une telle affiliation n'est légalement pas requise dans son cas particulier.

~~(7) Lorsque le certificat d'immatriculation d'un véhicule est restitué à la SNCA ou à une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation au nom du même propriétaire ou détenteur, l'ancien véhicule peut rester immatriculé temporairement sur demande de ce propriétaire ou détenteur.~~

~~Cette immatriculation est documentée par un certificat d'immatriculation temporaire, qui reste valable jusqu'à la fin du cinquième jour ouvrable à compter de la remise du certificat d'immatriculation, à condition d'être accompagné d'une copie du certificat d'immatriculation restitué, certifiée conforme à l'original par la SNCA ou par une personne déléguée par celle-ci et répondant aux conditions de l'alinéa 1.~~

(7) Lorsque le certificat d'immatriculation d'un véhicule est restitué à la SNCA ou à une personne physique ou morale autorisée à faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation au nom du même propriétaire, détenteur, ou titulaire du certificat d'immatriculation, l'ancien véhicule peut rester

immatriculé temporairement sur demande de ce propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation.

Cette immatriculation est documentée par un certificat d'immatriculation temporaire dont le modèle est arrêté à l'annexe 3, qui reste valable jusqu'à la fin du cinquième jour ouvrable à compter de la remise du certificat d'immatriculation, à condition d'être accompagné d'une copie du certificat d'immatriculation restitué, certifiée conforme à l'original par la SNCA ou par une personne déléguée par celle-ci et répondant aux conditions de l'alinéa 1.

(8) Lorsque pour un véhicule soumis à l'immatriculation au Luxembourg rien ne s'oppose du point de vue technique et sécurité à la mise en circulation sur la voie publique de ce véhicule, mais qu'un ou plusieurs documents requis en vue de l'immatriculation du véhicule ne répondent pas à toutes les exigences administratives, les non-conformités constatées étant toutefois susceptibles de pouvoir être redressées endéans la durée de l'immatriculation provisoire, ce véhicule peut faire l'objet d'une immatriculation provisoire, pour une durée maximale de trois mois; dans ce cas, seule la partie I du certificat d'immatriculation visé à l'article 9, paragraphe 1^{er}, est délivrée.

~~(9) L'immatriculation d'un véhicule au nom de plusieurs propriétaires ou détenteurs est exclue.~~

(9) L'immatriculation d'un véhicule au nom de plusieurs propriétaires, détenteurs ou titulaires d'un certificat d'immatriculation est exclue. Toutefois, pour les véhicules dont un certificat d'immatriculation a été émis avant le XXXXX et comportant à la rubrique « Remarques » la mention « Véhicule appartenant à plusieurs propriétaires », ce certificat reste valable jusqu'à une nouvelle immatriculation ou en cas de transcription du véhicule.

~~(10) Toutefois, au cas où un véhicule destiné à être immatriculé au Luxembourg appartient à plusieurs propriétaires, la demande en vue de l'immatriculation de ce véhicule peut comporter les données de tous ces propriétaires et spécifier celui dont les données vont figurer sur le certificat d'immatriculation. Dans ce cas, la mention « Véhicule appartenant à plusieurs propriétaires » est inscrite à la rubrique « REMARQUES » du certificat d'immatriculation.~~

Un véhicule qui a été immatriculé en vertu du paragraphe 4, sur base d'une réception nationale individuelle à titre personnel, ne peut pas faire l'objet d'une transcription au Luxembourg.

(11) Les données des véhicules immatriculés au Luxembourg, qui sont traitées sur support informatique et qui comportent au moins les informations prévues à l'annexe 1, sont collectées et transmises au ministre par la SNCA.

Les données concernant les véhicules sont mises à la disposition des organismes de contrôle technique agréés, dans la mesure où ces données sont nécessaires aux fins d'une exécution des opérations de contrôle technique en conformité avec les exigences afférentes du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers.

(12) Pour toute immatriculation d'un véhicule routier au Luxembourg, la compagnie d'assurance titulaire du contrat de responsabilité civile automobile obligatoire procède à la saisie des données techniques relatives au véhicule à faire immatriculer, dans la limite des informations prévues à l'annexe 1 du présent règlement.

Dans le cadre de cette saisie, la compagnie d'assurance est autorisée à traiter conformément à l'article 4, paragraphe 7, alinéa 3 de la loi précitée du 14 février 1955 les données à caractère personnel suivantes :

- le numéro de châssis du véhicule et le numéro d'immatriculation attribué au véhicule ;
- le(s) nom(s), prénom(s) et adresse du propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation pour lequel le véhicule est assuré ;
- les données personnelles du preneur d'assurance, le cas échéant.

Une fois l'envoi des données susmentionnées effectué à la SCNA, et dès l'établissement de la couverture d'assurance, la compagnie d'assurance de responsabilité civile automobile obligatoire ne conserve pas les données techniques du véhicule immatriculé.

Art. 8.

(1) Un véhicule ne peut être couvert, selon le cas, que par un seul certificat d'immatriculation ou un seul certificat d'immatriculation temporaire dont la durée de validité tient compte des dispositions de l'article 7.

~~(2) Le certificat d'immatriculation d'un véhicule est délivré sur base du certificat de conformité européen ou national valable relatif à ce véhicule ou, à défaut d'un tel certificat, sur base du procès-verbal de la réception nationale individuelle du véhicule. Le certificat d'immatriculation est remis par la SNCA au propriétaire ou détenteur du véhicule concerné ou à une personne que celui-ci a mandatée dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4. Le certificat d'immatriculation est remis par la SNCA au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ou à une personne que celui-ci a mandatée dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4.~~

La délivrance du certificat d'immatriculation d'un véhicule est sujette au paiement de la taxe afférente prévue au règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

~~(3) Le certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule est remis au propriétaire ou détenteur de ce véhicule par la SNCA ou par une personne que celle-ci a déléguée à ces fins en vertu des dispositions de l'article 7, paragraphe 7.~~

(3) Le certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule est remis au titulaire du certificat d'immatriculation de ce véhicule par la SNCA ou par une personne que celle-ci a déléguée à ces fins en vertu des dispositions de l'article 7, paragraphe 7 ou à une personne mandatée dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4.

~~(4) La vignette de conformité d'un véhicule est délivrée par la SNCA, sur le vu soit du véhicule qui doit en être muni, soit de son certificat de conformité européen, de son certificat de conformité national ou de sa réception individuelle nationale.~~

~~Elle est valable pendant l'année de sa délivrance ainsi que pendant les quatre années suivantes. Son attribution est sujette au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14°.~~

(4) La vignette de conformité d'un véhicule est délivrée par la SNCA, suite à son immatriculation.

Elle est valable pendant l'année de sa délivrance ainsi que pendant les quatre années suivantes. Son attribution ainsi que son renouvellement sont sujets au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14°.

Art. 9.

(1) Le certificat d'immatriculation se compose d'une partie I et d'une partie II, dont chacune est pliable en quatre volets, d'une hauteur de 10,5 cm et d'une largeur de 7,45 cm. Ces parties sont conformes au modèle reproduit à l'Annexe 2.

La partie I du certificat d'immatriculation est de couleur grise et la partie II est de couleur jaune.

La partie I et la partie II du certificat d'immatriculation mentionnent au moins les données prévues à l'Annexe 1.

(2) Les certificats d'immatriculation sont protégés contre la falsification moyennant l'insertion de graphismes géométriques, d'un filigrane représentant les armoiries du Grand-Duché de Luxembourg ainsi que d'impressions fluorescentes, représentant des véhicules routiers schématisés.

Le certificat d'immatriculation temporaire est de couleur blanche. Il a une hauteur de 29,7 cm et une largeur de 21 cm. Il est établi suivant le modèle reproduit à l'Annexe 3 et mentionne au moins les données reprises sur ce modèle.

(3) Le document émis en vue de l'immatriculation dans un pays étranger, d'un véhicule ayant été immatriculé au Luxembourg est délivré sous forme de la restitution des deux parties du certificat d'immatriculation, portant l'inscription « véhicule non immatriculé » placée en diagonale sur le document invalidé.

(4) La vignette de conformité correspond à un modèle agréé par le ministre. Les dimensions et la couleur de cette vignette peuvent varier selon le type de véhicule ou selon l'année de leur délivrance.

Art. 10.

~~Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule au Luxembourg ou de l'obtention d'un certificat d'immatriculation, d'une vignette de conformité, d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'immatriculation d'un véhicule ou de toute autre opération administrative dans le cadre de la mise en circulation sur la voie publique d'un véhicule au Luxembourg, le requérant est tenu de présenter à la SNCA une demande écrite et signée, dont le modèle est approuvé par le ministre, et d'y joindre les pièces justificatives requises, selon le cas, en vertu de l'article 11, afin de documenter:~~

- ~~a) les droits de propriété sur le véhicule;~~
- ~~b) le respect de la réglementation concernant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA);~~
- ~~c) le respect de la réglementation en matière de droits d'entrée ainsi que des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation de véhicules routiers;~~
- ~~d) la couverture du véhicule par une assurance de responsabilité civile pour véhicules automoteurs;~~
- ~~e) la conformité technique du véhicule à un type réceptionné;~~
- ~~f) la situation régulière au Luxembourg du propriétaire ou du détenteur du véhicule;~~
- ~~g) le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 ainsi que du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14°;~~
- ~~h) la couverture du véhicule par un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré dans les conditions de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955;~~
- ~~i) l'existence de toute autorisation requise en vertu de la loi précitée du 14 février 1955 ou du présent règlement ou en vertu d'autres lois ou règlements régissant la réception et l'immatriculation du véhicule;~~
- ~~j) l'identité de la personne ayant introduit ou présenté la demande en question.~~

~~Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule au Luxembourg ou de l'obtention d'un certificat d'immatriculation, d'une vignette de conformité, d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'immatriculation d'un véhicule ou de toute autre opération administrative dans le cadre de la mise en circulation sur la voie publique ou de la mise hors circulation sur la voie publique d'un véhicule au Luxembourg, le requérant ou la personne physique ou morale mandatée par celui-ci est tenu de présenter à la SNCA une demande écrite et signée, dont le modèle est approuvé par le ministre, cette demande pouvant être transmise par voie électronique sécurisée. À cette demande sont à joindre les pièces justificatives requises, selon le cas, en vertu de l'article 11, afin de documenter:~~

- ~~j) le respect de la réglementation concernant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA);~~
- ~~k) le respect de la réglementation en matière de droits d'entrée ainsi que des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation de véhicules routiers;~~
- ~~l) la couverture du véhicule par une assurance de responsabilité civile pour véhicules automoteurs;~~
- ~~m) la conformité technique du véhicule à un type réceptionné;~~
- ~~n) la situation régulière au Luxembourg du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule;~~
- ~~o) le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 ainsi que du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14°;~~
- ~~p) la couverture du véhicule par un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré dans les conditions de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955;~~
- ~~q) l'existence de toute autorisation requise en vertu de la loi précitée du 14 février 1955 ou du~~

présent règlement ou en vertu d'autres lois ou règlements régissant la réception et l'immatriculation du véhicule;

r) l'identité de la personne ayant introduit ou présenté la demande en question.

Les pièces justificatives visées par le présent article ainsi que les informations y relatives peuvent également être reçues ou vérifiées par la SNCA moyennant un système électronique sécurisé.

Art. 11.

(1) Aux fins de l'immatriculation au Luxembourg d'un véhicule neuf, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1^{er}, 2, 3, 4, 5, 6, 7 et 8.

Si le véhicule à immatriculer a parcouru au moins 1.500 km, il y a lieu de produire en outre une ou plusieurs déclaration(s) attestant le kilométrage effectivement parcouru par le véhicule en question. Dans ce cas, l'année de fabrication du véhicule est considérée comme année de sa première mise en circulation; à défaut de connaître l'année de fabrication exacte d'un véhicule, celle-ci est déterminée par la SNCA sur base des documents et des informations dont celle-ci dispose.

(2) Aux fins de l'immatriculation ou de la transcription au Luxembourg d'un véhicule d'occasion ayant en dernier lieu été immatriculé à l'étranger, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1^{er}, 2, 3, 4, 6, 7, 8 et 9 sous (b).

Lorsque ce véhicule a été immatriculé dans un autre pays de l'Espace Économique Européen pendant au moins six mois et qu'il a parcouru au moins 6.000 km, le document prévu à l'article 12, paragraphe 2, n'est pas exigé.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois à partir du 1^{er} février 2016, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 5.

Lorsque ce véhicule fait l'objet d'un contrôle technique périodique en vertu de l'article 4bis, paragraphes 1^{er}, 2 ou 3 de la loi précitée du 14 février 1955, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 10, sous (a) ou (b).

(3) Aux fins de la transcription d'un véhicule d'occasion ayant en dernier lieu été immatriculé au Luxembourg, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 1^{er}, 4, 6, 7, 8 et 9 sous (a). Lorsque ce véhicule a été immatriculé au nom d'une personne décédée et qu'il est transcrit au nom du conjoint survivant, le timbre de chancellerie prévu à l'article 12, paragraphe 7, n'est pas exigé.

Lorsque, au moment de sa transcription, ce véhicule se trouve sous le régime de la franchise de la TVA ou des droits douaniers, il y a lieu de produire en outre, selon le cas, la ou les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 2 et 3.

Lorsque ce véhicule a été immatriculé pour la première fois à partir du 1^{er} février 2016, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 5.

Lorsque ce véhicule fait l'objet d'un contrôle technique périodique en vertu de l'article 4bis, paragraphes 1^{er}, 2 ou 3 de la loi précitée du 14 février 1955, il y a lieu de produire en outre le document prévu à l'article 12, paragraphe 10, sous (b).

(4) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule neuf ou d'occasion dans les conditions de l'article 7, paragraphe 3 sous b), il y a lieu de produire, selon le cas, les pièces justificatives requises en vertu du paragraphe 1^{er}, 2 ou 3, à l'exception du document prévu à l'article 12, paragraphe 6.

~~(5) Aux fins de l'immatriculation d'une ambulance, d'un véhicule d'incendie, d'un véhicule de secours, d'un taxi, d'un corbillard, d'une voiture de location ou d'un véhicule de location sans chauffeur, il y a lieu de produire, outre les pièces justificatives requises en vertu du paragraphe 1^{er}, 2, 3 ou 4, un document attestant l'autorisation du propriétaire ou détenteur du véhicule visé d'exercer l'activité à laquelle ce véhicule est destiné.~~

(5) Aux fins de l'immatriculation d'une ambulance, d'un véhicule d'incendie, d'un véhicule de secours, d'un taxi, d'un corbillard, d'une voiture de location ou d'un véhicule de location sans chauffeur, il y a lieu de produire, outre les pièces justificatives requises en vertu du paragraphe 1^{er}, 2, 3 ou 4, un document attestant l'autorisation du propriétaire, du détenteur ou du titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule visé

d'exercer l'activité à laquelle ce véhicule est destiné. Ce document peut également être reçu ou vérifié par la SNCA moyennant un système électronique sécurisé.

~~(6) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule au nom d'un détenteur, le propriétaire de ce véhicule doit y marquer son accord par écrit.~~

(6) En vue de l'inscription d'un détenteur sur le certificat d'immatriculation, le propriétaire de ce véhicule doit marquer son accord par écrit, la communication de l'accord écrit par voie électronique à la SNCA étant recevable.

(7) Aux fins de l'immatriculation ou de la transcription d'un véhicule qui a fait l'objet d'une modification ou transformation ~~au sens de à l'article 4 au sens de l'article 4~~, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, la SNCA peut requérir la production, outre les pièces justificatives requises en vertu des paragraphes 1^{er} à 6, d'une attestation de modification ou de transformation établie suivant le modèle reproduit à l'Annexe 4 soit par l'atelier visé à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, soit par un des services techniques visés à l'article 5, paragraphe 1^{er}. ~~Cette attestation peut également être reçue ou vérifiée par la SNCA moyennant un système électronique sécurisé.~~

Aux fins de l'obtention d'un nouveau certificat d'immatriculation pour un véhicule immatriculé qui a fait l'objet soit d'une réparation, soit d'une modification ou transformation au sens de l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955, il y a lieu de produire les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 5, 9 et 10 sous (b) ainsi que, au cas où la SNCA l'exige, l'attestation de modification ou de transformation visée à l'alinéa précédent.

(8) Aux fins de la délivrance du document prévu à l'article 9, paragraphe 3, pour un véhicule ayant été immatriculé au Luxembourg, il y a lieu de produire le document prévu à l'article 12, paragraphe 1er. Si ce véhicule se trouve sous le régime de la franchise de la TVA ou des droits douaniers, il y a lieu de produire en outre, selon le cas, la ou les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 2 et 3.

(9) ~~Sur demande motivée du requérant, le ministre peut, à titre exceptionnel, autoriser l'immatriculation d'un véhicule historique ou d'un véhicule précédemment immatriculé pour lequel l'un ou l'autre document nécessaire à l'immatriculation fait défaut.~~

Art. 12.

(1) Aux fins de documenter les droits de propriété relatifs à un véhicule routier, il y a lieu de produire une facture, un contrat de vente, une déclaration de cession, un acte notarié, un certificat de succession délivré par le receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines ou un certificat de vente publique délivré par un huissier de justice ou un document en tenant lieu, le ou les documents produits devant satisfaire aux conditions suivantes:

- tout document doit permettre l'identification sans équivoque du véhicule, du vendeur ou cédant de ce véhicule ainsi que de son acheteur ou acquéreur, dans les formes de l'article 13, paragraphe 7;
- les documents en question doivent émaner soit du constructeur du véhicule ou de son mandataire officiel, s'il s'agit d'un véhicule neuf, soit de la personne qui est reprise sur le dernier document d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, s'il s'agit d'un véhicule d'occasion.

Lorsque le véhicule a fait l'objet d'une ou de plusieurs cessions de propriété depuis la vente soit par le constructeur ou par son mandataire officiel, s'il s'agit d'un véhicule neuf, soit par la personne qui est reprise sur le dernier document d'immatriculation du véhicule en tant que propriétaire, s'il s'agit d'un véhicule d'occasion, il y a lieu de produire les pièces justificatives qui permettent de documenter de façon non équivoque toutes les cessions de propriété successives. ~~Toutefois, la documentation des cessions de propriété antérieures n'est pas exigée, lorsque parmi les propriétaires successifs du véhicule qui n'ont pas fait procéder à une immatriculation de ce véhicule, il y a une personne justifiant, soit au moyen d'un numéro TVA européen valable, soit au moyen d'une pièce justificative officielle du pays d'établissement de cette personne documentant la légalité de cet établissement et datant de moins de six mois, être en possession d'une autorisation de faire le commerce dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse.~~ Toutefois, la documentation des cessions de propriété antérieures n'est pas exigée, lorsque parmi les propriétaires successifs du véhicule qui n'ont pas fait procéder à une immatriculation de ce véhicule, il y a une personne justifiant, soit au moyen d'un numéro TVA européen valable, soit au moyen d'une pièce justificative officielle du pays d'établissement de cette personne

documentant la légalité de cet établissement, être en possession d'une autorisation de faire le commerce dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse. Il en est de même lorsqu'un notaire, un huissier de justice, un receveur de l'Administration de l'enregistrement et des domaines certifie une cession de propriété intermédiaire.

Lorsque les documents présentés permettent l'identification sans équivoque du propriétaire, la partie I du certificat d'immatriculation reprendra la mention prévue à l'Annexe 1 du présent règlement sous C.4a; dans le cas contraire la mention C.4c sera inscrite sur la partie I du certificat d'immatriculation et aucune donnée de propriété ne sera consignée dans la base de données.

(2) Aux fins de documenter pour un véhicule routier le respect de la réglementation concernant la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), il y a lieu de produire le ou les documents prévus au paragraphe 1^{er}, à condition pour ces documents de faire mention de façon non équivoque du numéro de TVA luxembourgeois ou européen du vendeur du véhicule ou du propriétaire au nom duquel est sollicitée l'immatriculation du véhicule au Luxembourg, soit la quittance relative au paiement de la TVA, soit un certificat de franchise ou un autre certificat délivré par l'Administration de l'enregistrement et des domaines et attestant la situation régulière du véhicule au Luxembourg du point de vue de la réglementation relative à la TVA.

(3) Aux fins de documenter pour un véhicule routier le respect de la réglementation en matière de droits d'entrée ainsi que des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation de véhicules routiers, il y a lieu de produire soit une des vignettes («705» ou «ATV») prévues par la réglementation douanière de l'Union économique belgo-luxembourgeoise (UEBL), soit un certificat délivré par l'Administration des douanes et accises et attestant la situation régulière du véhicule au Luxembourg du point de vue de la réglementation douanière.

(4) Aux fins de documenter pour un véhicule routier l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, il y a lieu de produire une attestation d'assurance délivrée par une compagnie d'assurance agréée à cette fin et certifiant la couverture du véhicule par une police d'assurance en cours de validité le jour de la délivrance du certificat d'immatriculation ou de la vignette de conformité.

L'attestation d'assurance doit être conforme au modèle approuvé par le ministre et comporter au moins les indications suivantes: les nom(s), prénom(s) et adresse du titulaire de la police d'assurance ou, dans le cas d'une personne morale, la dénomination et le siège social, le nom et la signature de la compagnie d'assurance, les dates de prise d'effet et d'expiration de l'attestation ainsi que, pour les véhicules, leur numéro d'immatriculation et leur numéro d'identification.

(5) Aux fins de documenter la conformité technique d'un véhicule routier à un type réceptionné, il y a lieu de produire le certificat de conformité européen ou national visé à l'article 4, paragraphe 1^{er} de la loi précitée du 14 février 1955. À défaut d'un tel certificat, les dispositions de l'article 4 s'appliquent. Si le véhicule n'a pas besoin d'être présenté à la SNCA en vue de son immatriculation, il y a en outre lieu de transmettre pour les véhicules neufs une photo de la plaque du constructeur du véhicule visée à l'annexe du règlement (UE) n° 19/2011 modifié, concernant les exigences pour la réception de la plaque réglementaire du constructeur et du numéro d'identification des véhicules à moteur et de leurs remorques et mettant en œuvre le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés.

~~(6) Aux fins de documenter la situation régulière au Luxembourg du propriétaire ou du détenteur d'un véhicule routier, celui-ci doit faire l'objet d'une inscription au registre national des personnes physiques et morales avec une adresse au Luxembourg reconnue valable par le gestionnaire de ce registre. Aux fins de documenter la situation régulière au Luxembourg du titulaire du certificat d'immatriculation, du propriétaire ou du détenteur d'un véhicule routier, celui-ci doit faire l'objet d'une inscription au registre national des personnes physiques et morales avec une adresse au Luxembourg reconnue valable par le gestionnaire de ce registre. À défaut d'un tel enregistrement, il y a lieu de produire.~~

- dans le cas d'une personne physique, un certificat de résidence datant de moins d'un mois, délivré par la commune territorialement compétente et attestant la résidence normale de cette personne;
- dans le cas d'une personne morale ayant son siège social au Luxembourg, un extrait du Registre de commerce et des sociétés datant de moins d'un mois et attestant que la personne visée est légalement

établie au Luxembourg.

~~(7) Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981, il y a lieu d'apposer des timbres de chancellerie sur la demande en vue de l'immatriculation du véhicule, d'une valeur représentant le montant de la taxe due.~~

(7) Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981, il y a lieu d'apposer des timbres de chancellerie sur la demande en vue de l'immatriculation du véhicule, d'une valeur représentant le montant de la taxe due, ou de fournir la preuve de paiement de ladite taxe auprès de l'Administration de l'enregistrement, des domaines et de la TVA.

(8) Aux fins de l'identification d'une personne physique et de la vérification de sa signature, la présentation d'un passeport, d'une carte d'identité ou de tout autre document permettant ces identification et vérification est exigée.

~~(9) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule ayant précédemment été immatriculé, il y a lieu de produire:~~

- ~~a) les parties I et II du certificat d'immatriculation, si l'immatriculation précédente a eu lieu au Luxembourg;~~
- ~~b) le document d'immatriculation étranger ainsi que, le cas échéant, le certificat de contrôle technique étranger, si le véhicule a précédemment été immatriculé à l'étranger ou, à défaut du document d'immatriculation étranger, un certificat attestant la cessation, l'invalidation ou l'expiration de l'immatriculation antérieure ainsi que le retrait, l'invalidation ou la destruction, par l'autorité compétente, du document afférent.~~

(9) Aux fins de l'immatriculation d'un véhicule ayant précédemment été immatriculé, il y a lieu de produire:

- a) si l'immatriculation précédente a eu lieu au Luxembourg et que le véhicule a été mis hors circulation, la preuve que les parties I et II ont été remises à la SNCA ou, si le véhicule n'a pas encore été mis hors circulation, les parties I et II du certificat d'immatriculation;
- b) si le véhicule a précédemment été immatriculé à l'étranger, le document d'immatriculation étranger ou, à défaut du document d'immatriculation étranger, un certificat attestant la cessation, l'invalidation ou l'expiration de l'immatriculation antérieure ainsi que le retrait, l'invalidation ou la destruction, par l'autorité compétente, du document afférent.

(10) Aux fins de documenter la situation régulière d'un véhicule en matière du contrôle technique, il y a lieu, selon le cas, de produire:

- a) un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré pour ce véhicule par un organisme autorisé à cette fin dans un pays de l'Espace Économique Européen ou de la Suisse;
- b) un certificat de contrôle technique en cours de validité, délivré pour ce véhicule par un organisme de contrôle technique agréé au Luxembourg en vertu de l'article 4ter, paragraphe 1^{er}, de la loi précitée du 14 février 1955.

Art. 13.

~~(1) Le vol, la perte, la destruction ou l'endommagement d'un certificat d'immatriculation, d'une partie d'un certificat d'immatriculation ou d'une vignette de conformité donne droit à la délivrance d'un duplicata par la SNCA, sur base d'une demande dûment motivée.~~

~~Un duplicata de la partie II du certificat d'immatriculation n'est délivré qu'au propriétaire du véhicule concerné ou à une personne qu'il a mandatée à cette fin.~~

~~La délivrance d'un duplicata d'un certificat d'immatriculation ou d'une partie d'un certificat d'immatriculation est soumise au paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 hormis le cas du vol d'un document, attesté par une déclaration de vol établie par un fonctionnaire de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.~~

~~Dans les hypothèses susmentionnées, la délivrance d'un duplicata d'une vignette de conformité est soumise au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14^o.~~

(1) Le vol, la perte, la destruction ou l'endommagement d'un certificat d'immatriculation ou d'une partie d'un certificat d'immatriculation donne droit à la délivrance d'un duplicata par la SNCA, sur base d'une demande dûment motivée.

Un duplicata de la partie I du certificat d'immatriculation n'est délivré qu'au titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné ou à une personne qu'il a mandatée à cette fin.

Un duplicata de la partie II du certificat d'immatriculation n'est délivré qu'au propriétaire du véhicule concerné ou à une personne qu'il a mandatée à cette fin, si celui-ci est consigné dans la base de données des véhicules routiers. Lorsque aucun propriétaire n'est consigné dans la base de données des véhicules routiers, le titulaire du certificat d'immatriculation de la partie I peut également se faire délivrer un duplicata de la partie II du certificat d'immatriculation.

La délivrance d'un duplicata d'un certificat d'immatriculation ou d'une partie d'un certificat d'immatriculation est soumise au paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 hormis le cas du vol d'un document, attesté par une déclaration de vol établie par un fonctionnaire de la Police grand-ducale, ou, dans l'hypothèse où le vol a eu lieu à l'étranger, par un représentant d'une autorité compétente pour établir pareille attestation.

Le vol, la perte, la destruction ou l'endommagement d'une vignette de conformité donne droit à la délivrance d'une nouvelle vignette de conformité par la SNCA, sur base d'une demande dûment motivée, qui est soumise au paiement du tarif prévu à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubrique 14°.

~~(2) Lorsqu'un véhicule immatriculé au Luxembourg est cédé, vendu, exporté, détruit, mis hors d'usage ou temporairement mis hors circulation sur la voie publique, le propriétaire ou le détenteur du véhicule doit en informer la SNCA dans les cinq jours ouvrables, au moyen de la formule prévue à l'Annexe 5, dûment complétée et signée. Lorsqu'un véhicule immatriculé au Luxembourg est cédé, vendu, exporté, détruit, mis hors d'usage ou temporairement mis hors circulation, le titulaire du certificat d'immatriculation, le propriétaire ou le détenteur doit en informer la SNCA dans les cinq jours ouvrables, au moyen de la formule prévue à l'Annexe 5, dûment complétée et signée. Cette information se fait sous pli recommandé ou par remise en mains propres, contre accusé de réception, aux guichets de la SNCA.~~

À l'information visée à l'alinéa précédent, il y a lieu de joindre:

- la partie I et la partie II du certificat d'immatriculation, dans le cas où un véhicule immatriculé est cédé, vendu, exporté, détruit ou mis hors d'usage;
- la partie I du certificat d'immatriculation, dans le cas où un véhicule immatriculé est temporairement mis hors circulation sur la voie publique .

~~Aux fins d'une nouvelle immatriculation dans un autre pays d'un véhicule qui a été immatriculé au Luxembourg et qui y a été définitivement mis hors circulation, le propriétaire de ce véhicule peut se faire délivrer par la SNCA le document prévu à l'article 9, paragraphe 3, dans les conditions de l'article 11, paragraphe 8.~~

Aux fins d'une nouvelle immatriculation dans un autre pays d'un véhicule qui a été immatriculé au Luxembourg et qui y a été mis hors circulation, le propriétaire ou le titulaire précédemment inscrit sur le certificat d'immatriculation de ce véhicule peut se faire délivrer par la SNCA le document prévu à l'article 9, paragraphe 3, dans les conditions de l'article 11, paragraphe 8.

~~(3) Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule immatriculé au Luxembourg change de résidence normale ou de siège social, il doit, endéans le mois suivant, faire procéder à l'inscription de sa nouvelle adresse soit par la commune d'arrivée soit par la SNCA sur la partie I du certificat d'immatriculation du véhicule concerné.~~

~~Si la nouvelle adresse figure dans le répertoire national des personnes physiques et morales, la SNCA transcrit cette adresse dans le dossier d'immatriculation concerné, sans frais pour le requérant. À défaut, la personne concernée doit, en vue de cette transcription, justifier sa situation régulière au Luxembourg en produisant le document prévu à l'article 12, paragraphe 6.~~

(3) Lorsque le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule immatriculé au Luxembourg change de résidence normale ou de siège social, il doit, endéans le mois suivant, faire procéder à l'inscription de sa

nouvelle adresse soit par la commune d'arrivée soit par la SNCA sur la partie I du certificat d'immatriculation du véhicule concerné.

Si la nouvelle adresse figure dans le répertoire national des personnes physiques et morales, la SNCA transcrit cette adresse dans le dossier d'immatriculation concerné, sans frais pour le requérant.

~~(4) Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier peut mandater par écrit une autre personne aux fins de procéder pour son compte à une des opérations visées à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 11, à l'article 36, paragraphe 2, ainsi qu'aux paragraphes 1^{er}, 2 et 3 du présent article, à condition que le mandat mentionne:~~

- ~~— les coordonnées du mandataire et du mandant,~~
- ~~— l'opération et le véhicule sur lesquels porte le mandat,~~

~~et qu'il soit accompagné d'une copie du passeport ou de la carte d'identité du mandant ou d'un autre document permettant l'identification de celui-ci.~~

~~Toute personne justifiant d'une autorisation de faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse est de plein droit autorisée à faire procéder pour compte de ses clients aux opérations prévues à l'article 11 ainsi qu'aux paragraphes 2 et 3 du présent article.~~

(4) Le propriétaire, le détenteur ou le futur titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule routier peut mandater par écrit une autre personne aux fins de procéder pour son compte à une des opérations visées à l'article 8, paragraphe 2, à l'article 11, ainsi qu'aux paragraphes 1^{er}, 2 et 3 du présent article, à condition que le mandat mentionne:

- les coordonnées du mandataire et du mandant,
- l'opération et le véhicule sur lesquels porte le mandat,

et qu'il soit accompagné d'une copie du passeport ou de la carte d'identité du mandant ou d'un autre document permettant l'identification de celui-ci.

Toute personne justifiant d'une autorisation de faire le commerce de véhicules routiers dans un pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse est de plein droit autorisée à faire procéder pour compte de ses clients aux opérations prévues à l'article 11 ainsi qu'aux paragraphes 2 et 3 du présent article. L'envoi du mandat complet peut s'effectuer par voie électronique sécurisée à la SNCA.

(5) Si une des opérations prévues à l'article 11 ainsi qu'aux paragraphes 1^{er}, 2 et 3 du présent article est demandée pour compte d'une personne mineure, tout document présenté dans le cadre de cette opération doit être signé par une personne en droit d'exercer l'autorité parentale du mineur concerné.

~~(6) Chaque document à produire en vertu des dispositions du présent article ainsi que de celles des articles 11 et 12 doit être présenté en version originale ou, exception faite des documents prévus à l'article 12, paragraphes 3, 7, 9 et 10, sous forme d'une copie certifiée conforme à l'original par l'auteur du document original, un notaire, un fonctionnaire de la Police grand-ducale, un représentant d'une autorité communale, ou un agent de la SNCA mandaté à cette.~~

(6) Chaque document à produire en vertu des dispositions du présent article ainsi que de celles des articles 11 et 12 doit être présenté ou envoyé à la SNCA. Tout document ou information présenté ou envoyé sous format électronique sécurisé est recevable par la SNCA.

Toutefois, la SNCA se réserve le droit de demander la présentation du document dont question à l'alinéa précédent à produire en version originale.

Sans préjudice des dispositions reprises à l'alinéa 1 du présent paragraphe, les documents visés par le paragraphe 2 du présent article ainsi que ceux repris aux paragraphes 9 et 10 de l'article 12, doivent être présentés en version originale à la SNCA.

(7) Les documents à produire en vertu des dispositions du présent article ainsi que de celles des articles 11 et 12 doivent permettre l'identification du véhicule visé par son numéro d'identification, pour autant que le véhicule en soit pourvu, ainsi que l'identification, pour les personnes physiques concernées par les opérations visées, par leur numéro d'identification prévu par la loi du 19 juin 2013 relative à l'identification des personnes physiques et, pour les personnes morales concernées par ces opérations, par leur numéro d'identité prévu par la loi modifiée du 30 mars 1979 organisant l'identification numérique des personnes physiques et morales. A

défaut de disposer des renseignements qui précèdent, l'identification du véhicule ou de la personne concernée par l'opération visée peut se faire par tout moyen équivalent.

(8) La SNCA est autorisée à établir et à retenir une copie de tout document qui lui est présenté dans le cadre des opérations visées au présent article ainsi qu'à l'article 11.

Tout document d'immatriculation ayant été établi par une autorité d'un pays étranger qui est présenté dans le cadre d'une des opérations visées à l'alinéa 1 est retenu par la SNCA. Sur leur demande, la SNCA renvoie aux autorités étrangères les documents que celles-ci ont délivrés et qu'elle a retenus.

Si dans le cadre de l'immatriculation au Luxembourg d'un véhicule ayant précédemment été immatriculé dans un autre pays de l'Espace Économique Européen ou en Suisse un certificat de contrôle technique étranger en cours de validité, relatif à ce véhicule, est présenté, la SNCA mentionne sur ce certificat la durée de validité résiduelle de celui-ci, conformément aux dispositions prévues à cette fin au paragraphe 2 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955.

(9) Le mandat pour signer le contrat relatif à la vente d'un véhicule, la déclaration relative à la cession d'un véhicule, la déclaration relative au kilométrage parcouru par un véhicule ou la déclaration relative à la perte d'un document doit être exprès et écrit. La signature du mandant doit dans ce cas être légalisée dans les formes du paragraphe 6.

Art. 14.

~~(1) La validité du certificat d'immatriculation ou de la vignette de conformité 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 conformément à l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955;~~

~~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;~~

~~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.~~

~~(2) Dans l'hypothèse du point d) du paragraphe 1^{er}, l'immatriculation du véhicule concerné cesse de plein droit. La SNCA en saisit les données dans le fichier électronique, tout en assurant par ailleurs la conservation des données relatives à l'immatriculation annulée.~~

~~(3) L'expiration du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier oblige son titulaire à se faire délivrer un nouveau certificat en vue de la remise en circulation du véhicule concerné, qui n'est émis qu'à condition que la raison à l'origine de l'expiration du certificat d'immatriculation antérieur n'existe plus. Dans les cas visés aux points a), b), c) et f) du paragraphe 1^{er}, la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation ne requiert pas de nouvelle procédure d'immatriculation.~~

~~Dans l'hypothèse du point f) du paragraphe 1^{er}, le propriétaire ou le détenteur du véhicule concerné doit, en vue de se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation faire soumettre le véhicule au contrôle de conformité prescrit à l'article 4, paragraphe 4, de la loi précitée du 14 février 1955. Dans ce cas, la délivrance~~

~~d'un nouveau certificat d'immatriculation se fait dans les conditions prévues à l'article 11, paragraphe 7, alinéa 2.~~

(1) La validité du certificat d'immatriculation expire de plein droit conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) Dans l'hypothèse du point d) de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, pour un véhicule pour lequel un certificat de destruction est présenté à la SNCA, aucune future immatriculation de ce véhicule n'est possible. La SNCA en saisit les données dans le fichier électronique, tout en assurant par ailleurs la conservation des données relatives à l'immatriculation annulée.

(3) L'expiration du certificat d'immatriculation d'un véhicule routier oblige son titulaire à se faire délivrer un nouveau certificat en vue de la remise en circulation du véhicule concerné, qui n'est émis qu'à condition que la raison à l'origine de l'expiration du certificat d'immatriculation antérieur n'existe plus. Dans les cas visés aux points a), b), c) et f) de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955 la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation ne requiert pas de nouvelle procédure d'immatriculation.

Dans l'hypothèse du point f) de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule concerné doit, en vue de se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation, faire soumettre le véhicule au contrôle de conformité prescrit à l'article 4, paragraphe 4, de la loi précitée du 14 février 1955. Dans ce cas, la délivrance d'un nouveau certificat d'immatriculation se fait dans les conditions prévues à l'article 11, paragraphe 7, alinéa 2.

Art. 15.

~~La fiche caractéristique des véhicules de l'Armée comporte les indications suivantes:~~

La fiche caractéristique des véhicules de l'Armée comporte au moins les indications suivantes:

- le signe distinctif spécial de l'Armée;
- le numéro d'identification du véhicule;
- un numéro d'identité;
- la marque du véhicule;
- le carburant du véhicule;
- la cylindrée et la puissance du véhicule.

Chapitre 3 - L'identification des véhicules routiers et les modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation

Section 1 - Les modes d'identification des véhicules routiers

Art. 16.

L'identification des véhicules routiers soumis à l'immatriculation au Luxembourg se fait au moyen:

- d'un numéro d'identification qui y est attribué par son constructeur ou le mandataire de celui-ci, ainsi que
- d'un numéro d'immatriculation, attribué par le ministre et repris sur la ou les plaques d'immatriculation dont le véhicule est muni.

Section 2 - Les numéros d'identification des véhicules routiers

Art. 17.

Tout véhicule routier doit porter un numéro d'identification qui est frappé visiblement et lisiblement dans le châssis ou le cadre du véhicule par le constructeur ou par son mandataire. Ce numéro est différent pour chaque véhicule routier immatriculé au Luxembourg.

Le numéro d'identification est composé au minimum de trois et au maximum de dix-sept caractères alphanumériques. Ces caractères doivent avoir une hauteur de 7mm et être séparés de toute autre inscription de façon qu'aucune confusion ne soit possible. Pour les motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers, il suffit d'une hauteur minimale de 4mm. Si le numéro comprend dix-sept caractères, les trois premiers doivent représenter le code d'identification mondial du constructeur du véhicule concerné.

Art. 18.

~~Les véhicules routiers qui répondent aux dispositions du règlement 19/2011/UE sont réputés satisfaire aux dispositions de l'article 17. Il en est de même pour les motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers qui répondent aux dispositions de la directive modifiée 93/34/CEE du Conseil, du 14 juin 1993, relative aux inscriptions réglementaires des véhicules à moteur à deux ou trois roues.~~

Les véhicules routiers qui répondent aux dispositions du règlement modifié 19/2011/UE précité sont réputés satisfaire aux dispositions de l'article 17. Il en est de même pour les motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers qui répondent aux dispositions du règlement modifié 168/2013/UE précité ainsi que pour les véhicules agricoles et forestiers qui répondent aux exigences du règlement modifié 167/2013/UE précité.

Art. 19.

Les dispositions des articles 17 et 18 ne sont pas applicables:

- aux motocycles, tricycles, quadricycles, cyclomoteurs et quadricycles légers ayant été mis en circulation avant le 26 novembre 1975;
- aux autres véhicules routiers ayant été mis en circulation avant le 1^{er} octobre 1971.

Section 3 - Les numéros d'immatriculation des véhicules routiers

Art. 20.

~~Le numéro d'immatriculation attribué à un véhicule routier lors de son immatriculation est le premier numéro disponible dans la série courante telle que définie dans l'Annexe 6.~~

Le numéro d'immatriculation attribué à un véhicule routier et assigné au titulaire du certificat d'immatriculation lors de son immatriculation est le premier numéro disponible dans la série courante. En vue de cette immatriculation le numéro de la série courante est alloué au demandeur pendant une durée d'un an. Ce numéro d'immatriculation alloué peut être transféré d'une personne physique ou morale à une autre.

Ce principe ne s'applique pas si le titulaire a exprimé dans sa demande le souhait de réutiliser un numéro d'immatriculation qui lui a été assigné lors d'une immatriculation précédente d'un véhicule routier, à condition que ce numéro d'immatriculation ne soit, au moment de l'immatriculation du nouveau véhicule, plus attribué à un véhicule routier et qu'il soit encore réservé au nom du titulaire conformément au paragraphe 2 de l'article 22. Il en est de même pour un numéro personnalisé réservé au nom du titulaire.

Art. 21.

~~Des séries spéciales de numéros sont réservées pour l'immatriculation de certaines catégories de véhicules ainsi que pour l'immatriculation de véhicules affectés à un usage particulier des véhicules suivants:~~

- a) ~~Les véhicules de la Cour grand-ducale sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 19, ou sous un numéro compris entre 1 et 19, précédé des lettres CD.~~
- b) ~~Les véhicules du Service de Protection du Gouvernement sont immatriculés sous un numéro compris entre 20 et 50, ou sous un numéro compris entre 20 et 50, précédé des lettres CD.~~
- c) ~~Les véhicules appartenant aux catégories de personnes suivantes, jouissant d'un statut diplomatique reconnu par le Grand-Duché de Luxembourg, sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres CD:~~

- ~~— ceux des membres du corps diplomatique accrédités et résidant au Grand-Duché de Luxembourg ainsi que ceux des agents des organismes internationaux établis au Luxembourg;~~
- ~~— ceux du président, des vice-présidents, des présidents des groupes politiques et du secrétaire général du Parlement européen;~~
- ~~— ceux des juges, des avocats généraux et du greffier de la Cour de justice de l'Union européenne;~~
- ~~— ceux des membres et du secrétaire général de la Cour des comptes de l'Union européenne;~~
- ~~— ceux du président et des vice-présidents de la Banque européenne d'investissement;~~
- ~~— ceux des membres du conseil d'administration du Fonds européen d'investissement;~~
- ~~— ceux du chef du bureau et du chef adjoint du bureau de l'Association européenne de libre-échange au Grand-Duché de Luxembourg;~~
- ~~— ceux des membres des missions d'États accrédités auprès d'un organisme international établi au Luxembourg.~~

~~Ce numéro comprend deux groupes à deux chiffres séparés par un tiret, le premier groupe désignant la représentation diplomatique ou l'organisme international, le deuxième groupe formant un numéro courant.~~

- ~~a) Les véhicules de la Chambre des députés sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 99, précédé de la lettre latine P.~~
- ~~b) Les véhicules de l'État sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres latines AA.~~
- ~~c) Les véhicules tombant sous l'application de la réglementation fixant la taxe sur les véhicules automoteurs de certaines catégories de véhicules à usage nécessairement limité sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédés des lettres latines ZZ.~~
- ~~d) Les véhicules immatriculés dans les conditions de l'article 7, paragraphe 3 sous b) se voient attribuer un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des deux chiffres du mois et des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin desquels expire la validité de l'immatriculation, les deux groupes de chiffres ainsi constitués étant superposés et séparés par un trait horizontal. Les plaques d'immatriculation quatre de ces véhicules sont en outre munies des trois lettres latines EXP superposées.~~

(1) Un numéro d'immatriculation de série est le premier numéro disponible dans la série courante telle que définie à l'Annexe 6:

(2) Tout numéro d'immatriculation non attribué d'office à un véhicule et assigné à un titulaire par le ministre, conformément à l'alinéa 1^{er} de l'article 20, est considéré comme numéro personnalisé.

Le numéro d'immatriculation personnalisé peut être repris soit de la série courante, soit d'une des séries suivantes:

- a) la série à quatre chiffres compris entre 1000 et 9999, pour les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
- b) la série à cinq chiffres compris entre 10000 et 99999, pour les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
- c) la série composée de combinaisons de 2 lettres telles que reprises au tableau du paragraphe 3 de l'annexe 6, suivies des éléments numériques de 0001 à 3999, pour les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
- d) la série composée de combinaisons de 2 lettres telles que reprises au tableau du paragraphe 3 de l'annexe 6, suivies des éléments numériques des 01 à 99, pour les cyclomoteurs et les quadricycles légers.

(3) Des séries spéciales de numéros sont réservées pour l'immatriculation de certaines catégories de véhicules ainsi que pour l'immatriculation de véhicules affectés à un usage particulier des véhicules suivants:

- a) Les véhicules de la Cour grand-ducale sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 19, ou sous un numéro compris entre 1 et 19, précédé des lettres CD.

- b) Les véhicules du Service de Protection du Gouvernement sont immatriculés sous un numéro compris entre 20 et 50, ou sous un numéro compris entre 20 et 50, précédé des lettres CD.
- c) Les véhicules appartenant aux catégories de personnes suivantes, jouissant d'un statut diplomatique reconnu par le Grand-Duché de Luxembourg, sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres CD:
 - ceux des membres du corps diplomatique accrédités et résidant au Grand-Duché de Luxembourg ainsi que ceux des agents des organismes internationaux établis au Luxembourg;
 - ceux du président, des vice-présidents, des présidents des groupes politiques et du secrétaire général du Parlement européen;
 - ceux des juges, des avocats généraux et du greffier de la Cour de justice de l'Union européenne;
 - ceux des membres et du secrétaire général de la Cour des comptes de l'Union européenne;
 - ceux du président et des vice-présidents de la Banque européenne d'investissement;
 - ceux des membres du conseil d'administration du Fonds européen d'investissement;
 - ceux du chef du bureau et du chef adjoint du bureau de l'Association européenne de libre-échange au Grand-Duché de Luxembourg;
 - ceux des membres des missions d'États accrédités auprès d'un organisme international établi au Luxembourg.

Ce numéro comprend deux groupes à deux chiffres séparés par un tiret, le premier groupe désignant la représentation diplomatique ou l'organisme international, le deuxième groupe formant un numéro courant.

- a) Les véhicules de la Chambre des députés sont immatriculés sous un numéro compris entre 1 et 99, précédé de la lettre latine P.
- b) Les véhicules de l'État sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres latines AA.
- c) Les véhicules tombant sous l'application de la réglementation fixant la taxe sur les véhicules automoteurs de certaines catégories de véhicules à usage nécessairement limité sont immatriculés sous un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des lettres latines ZZ.
- d) Les véhicules immatriculés dans les conditions de l'article 7, paragraphe 3 sous b) se voient attribuer un numéro compris entre 1000 et 9999, précédé des deux chiffres du mois et des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin desquels expire la validité de l'immatriculation, les deux groupes de chiffres ainsi constitués étant superposés et séparés par un trait horizontal. Les quatre éléments numériques sont suivis des deux lettres latines EX.

Art. 22.

~~(1) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule soumis à l'immatriculation peut, moyennant une demande écrite au ministre, requérir pour l'immatriculation dudit véhicule l'attribution d'un numéro d'immatriculation personnalisé repris soit de la série courante, soit d'une des séries suivantes:~~

- ~~a) — la série à quatre chiffres compris entre 1000 et 9999;~~
- ~~b) — la série à cinq chiffres compris entre 10000 et 99999.~~

~~Ces numéros sont attribués en fonction de leur disponibilité.~~

~~Les numéros des séries à quatre ou à cinq chiffres sont attribués dans l'ordre de l'entrée des demandes afférentes auprès de la SNCA.~~

~~Aucune personne ne peut prétendre à l'octroi d'un numéro de la série à quatre chiffres si un tel numéro lui a déjà été attribué.~~

~~(2) Un numéro d'immatriculation personnalisé attribué au propriétaire ou détenteur d'un véhicule immatriculé à son nom peut être transféré du véhicule en question sur un autre véhicule à immatriculer au nom de ce même propriétaire ou détenteur.~~

~~À défaut pour le propriétaire ou détenteur concerné d'avoir renoncé par écrit, au moment de la mise hors circulation sur la voie publique d'un véhicule qui a été immatriculé à son nom sous un numéro d'immatriculation personnalisé, au transfert de ce numéro sur un autre véhicule à immatriculer à son nom, l'attribution du numéro d'immatriculation personnalisé en question lui reste acquise pour une période de 36 mois, soit à partir de la mise hors circulation sur la voie publique du véhicule concerné dans les conditions de l'article 13, paragraphe 2, soit à partir de la transcription du véhicule concerné au nom d'un nouveau propriétaire ou détenteur sous un autre numéro d'immatriculation.~~

~~Par dérogation à l'alinéa 2 ainsi qu'au paragraphe 1^{er}, alinéas 3 et 4, l'héritier, parent ou allié au premier degré d'une personne décédée, a droit au maintien du numéro personnalisé sous lequel le véhicule dont il a hérité est, le cas échéant, immatriculé. Il en est de même pour le nouveau propriétaire d'un véhicule historique ou pour le nouveau propriétaire de tout autre véhicule si celui-ci a été enregistré comme détenteur au moment de la transcription précédente. Cette même règle s'applique également en cas de réimmatriculation d'un véhicule historique suite à la péremption du certificat d'immatriculation dans les conditions de l'article 4, paragraphe 8, de la loi précitée du 14 février 1955.~~

~~(3) L'autorisation ministérielle portant octroi d'un numéro d'immatriculation personnalisé porte le nom, le ou les prénoms ainsi que le domicile ou le siège social du requérant; cette autorisation doit être jointe à la demande introduite en vue de l'immatriculation du véhicule afférent.~~

~~L'attribution d'un numéro d'immatriculation personnalisé est sujet au paiement des taxes suivantes:~~

~~—50 euros en cas de première attribution à un requérant d'un numéro qui n'a pas encore servi pour l'immatriculation d'un véhicule dont ce requérant est le propriétaire ou détenteur;~~

~~—24 euros en cas de transfert du numéro d'un véhicule, dont le requérant est le propriétaire ou détenteur, sur un autre véhicule à immatriculer au nom du requérant en tant que propriétaire ou détenteur.~~

~~Ces taxes doivent être acquittées au moyen de timbres de chancellerie qui sont apposés dans les cases prévues à cette fin sur la demande à introduire en vue de l'immatriculation d'un véhicule.~~

~~(1) Pour chaque nouvelle immatriculation d'un véhicule routier sous le couvert d'un numéro d'immatriculation personnalisé préalablement réservé, conformément à l'article 23, par le titulaire du certificat d'immatriculation sous lequel le véhicule routier sera immatriculé, le numéro d'immatriculation est attribué au véhicule et assigné au titulaire.~~

~~(2) Une fois le numéro d'immatriculation assigné à une personne physique ou morale, ce numéro d'immatriculation lui reste réservé pendant une période d'une année à partir de la mise hors circulation du véhicule routier auquel ce numéro a été attribué.~~

~~(3) L'héritier, parent ou allié au premier degré ou conjoint survivant d'une personne décédée, a droit, pour une période d'une année, au maintien du numéro, sous lequel le véhicule dont il a hérité est immatriculé. En cas d'immatriculation du véhicule au nom de l'héritier, parent ou allié au premier degré ou conjoint survivant d'une personne décédée, le numéro d'immatriculation lui sera assigné. À l'exception du conjoint survivant, l'héritier, parent ou allié au premier degré est soumis à l'obligation du paiement des taxes concernant l'immatriculation du véhicule routier, ainsi que, le cas échéant, la réutilisation du numéro personnalisé hérité, reprises à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981.~~

Art.23.

~~(1) Un numéro d'immatriculation attribué à un véhicule lors de sa première immatriculation au Luxembourg y reste attribué jusqu'au retrait définitif de ce véhicule de la circulation au Luxembourg. Il en est de même pour une période de cinq ans:~~

~~a) pour un véhicule soumis à l'obligation du contrôle technique périodique, à compter de la date d'expiration de son dernier certificat de contrôle technique;~~

~~b) pour un véhicule qui n'est pas soumis à l'obligation du contrôle technique périodique, à compter de la date d'expiration de sa dernière vignette de conformité;~~

~~c) pour un véhicule qui a été mis hors circulation sur la voie publique dans les conditions de l'article 13,~~

~~paragraphe 2;~~

~~d) pour un véhicule qui a fait l'objet d'une saisie dans la banque de données nationale des véhicules routiers, sans que la procédure d'immatriculation ait abouti.~~

~~(2) Les dispositions du paragraphe 1er ne s'appliquent pas dans les conditions du présent paragraphe.~~

~~À moins que le propriétaire ou détenteur d'un véhicule muni d'un numéro d'immatriculation personnalisé ne renonce par écrit à ce numéro au moment de la transcription du véhicule, un nouveau numéro d'immatriculation est attribué en cas d'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur en vertu des dispositions des articles 20, 21 et 22 et le numéro d'immatriculation personnalisé reste attribué audit propriétaire ou détenteur.~~

~~Il en est de même, lorsqu'en cas de transcription le propriétaire ou détenteur d'un véhicule muni d'un numéro d'immatriculation de la série courante ou d'une série spéciale demande par écrit de maintenir ce numéro en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule à son nom.~~

~~Si le propriétaire ou détenteur d'un véhicule renonce dans le cadre d'une transcription au numéro d'immatriculation personnalisé à quatre ou à cinq chiffres, un nouveau numéro d'immatriculation y est attribué en cas d'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur.~~

~~Lorsqu'en cas de transcription d'un véhicule immatriculé sous un numéro d'une série spéciale le motif de l'attribution de ce numéro n'est plus donné en vue de l'immatriculation du véhicule au nom du nouveau propriétaire ou détenteur, les conditions des articles 20, 21 et 22 sont d'application.~~

~~(1) Toute personne physique ou morale ainsi que son mandataire peut, moyennant une demande écrite au ministre, procéder à une demande de réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé en vue d'une immatriculation d'un véhicule routier.~~

~~Les numéros personnalisés sont réservés en fonction de leur disponibilité ; en cas de non disponibilité du numéro demandé, la demande est clôturée.~~

~~La demande de réservation d'un numéro personnalisé transmise au ministre reste acquise au demandeur pendant une durée de 10 jours ouvrables à partir du jour de la transmission. À défaut de réception par la SNCA d'une preuve de paiement endéans le délai défini, le droit au numéro d'immatriculation personnalisé est retiré au demandeur. La confirmation de réservation du numéro d'immatriculation personnalisé, transmise par la SNCA au requérant suite au paiement, porte le nom, le ou les prénoms ainsi que le domicile ou le siège social du requérant, la date d'échéance de la réservation ainsi que le numéro d'immatriculation personnalisé réservé.~~

~~(2) Un numéro d'immatriculation personnalisé réservé au nom d'une personne physique ou morale, lui reste réservé pendant une période d'une année à partir de la date de la confirmation de cette réservation.~~

~~(3) La réservation d'un numéro personnalisé ainsi que la réutilisation d'un numéro personnalisé lors d'une immatriculation d'un véhicule routier est assujettie au paiement de la taxe telle que définie par le règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981.~~

Art. 24.

~~Sur base d'une autorisation du ministre:~~

~~a) un ou plusieurs numéros de la série courante choisis en dehors de la séquence normale peuvent être attribués en tant que numéros d'immatriculation secondaires aux véhicules dont question sous a), b) et c) de l'article 21 ainsi qu'aux véhicules de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises, des services spéciaux du Ministère d'État et de l'administration judiciaire en sus du numéro d'immatriculation sous lequel ces véhicules sont immatriculés. Dans ces conditions, un certificat d'immatriculation est établi pour chaque numéro d'immatriculation secondaire, ce certificat mentionnant à sa rubrique « Remarques » le numéro d'immatriculation principal sous lequel le véhicule est immatriculé.~~

~~b) un numéro d'immatriculation peut exceptionnellement être remplacé en cours d'immatriculation d'un véhicule routier au nom d'un propriétaire ou détenteur déterminé, lorsqu'il est établi que la sécurité ou la protection de la vie privée de l'intéressé est mise en cause.~~

~~Le numéro d'immatriculation d'un véhicule volé ou dont la ou les plaques d'immatriculation ont été volées est remplacé par un nouveau numéro. L'ancien numéro d'immatriculation n'est plus attribué pendant une période de cinq ans à partir de la date présumée du vol, tout en restant toutefois réservé au propriétaire ou détenteur de ce véhicule.~~

Sur base d'une autorisation du ministre:

- a) un ou plusieurs numéros de la série courante, choisis en dehors de la séquence normale peuvent être attribués en tant que numéros d'immatriculation secondaires aux véhicules dont question sous a), b) et c) de l'article 21, paragraphe 3 ainsi qu'aux véhicules de la Police grand-ducale, de l'Administration des douanes et accises, des services spéciaux du Ministère d'État et de l'administration judiciaire en sus du numéro d'immatriculation sous lequel ces véhicules sont immatriculés. Un numéro d'immatriculation secondaire n'est pas assigné à une personne physique ou morale et ne lui reste pas réservé conformément au paragraphe 2 de l'article 22 lors de la mise hors circulation dudit véhicule. Un certificat d'immatriculation est établi pour chaque numéro d'immatriculation secondaire, ce certificat mentionnant à sa rubrique « Remarques » le numéro d'immatriculation principal sous lequel le véhicule est immatriculé.
- b) un numéro d'immatriculation assigné au titulaire d'un certificat d'immatriculation peut exceptionnellement être remplacé en cours d'immatriculation d'un véhicule routier au nom de celui-ci, lorsqu'il est établi que la sécurité ou la protection de la vie privée de l'intéressé est mise en cause.

~~Le numéro d'immatriculation assigné à un titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule volé ou dont la ou les plaques d'immatriculation ont été volées est remplacé par un nouveau numéro. L'ancien numéro d'immatriculation n'est plus assigné pendant une période de dix ans à partir de la date présumée du vol, tout en restant toutefois réservé à ce titulaire pour une période d'un an après avoir atteint la date d'échéance.~~

~~Dans les conditions de l'alinéa 1^{er}, point b) ainsi que de l'alinéa 2 du présent article, un nouveau numéro de série ou, le cas échéant, numéro personnalisé, est attribué au véhicule routier et assigné au titulaire du certificat d'immatriculation par la SNCA pour le remplacement de l'ancien numéro. Sans préjudice de l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981, cette réservation n'est pas assujettie au paiement d'une taxe.~~

Chapitre 4 - Les plaques d'immatriculation des véhicules routiers, les signes distinctifs particuliers, les plaques spéciales et les plaques rouges

Section 1 - Les conditions générales relatives aux plaques d'immatriculation

Art.25.

~~(1) Tout véhicule doit, à partir de son immatriculation, être muni d'une plaque d'immatriculation à l'arrière et, à l'exception des motocycles, des quadricycles, des tricycles, des cyclomoteurs, des quadricycles légers, des remorques et des véhicules trainés soumis à l'immatriculation, d'une plaque d'immatriculation à l'avant.~~

~~(2) Les plaques d'immatriculation avant et arrière d'un véhicule doivent arborer le même numéro.~~

~~Il est interdit de munir un véhicule routier non soumis à l'immatriculation ou non valablement immatriculé de plaques d'immatriculation ou de munir un véhicule immatriculé de plaques d'immatriculation arborant un numéro autre que le numéro d'immatriculation qui y a été attribué.~~

~~(3) Sur les véhicules qui ne sont pas valablement immatriculés, la ou les plaque (s) d'immatriculation peut (peuvent) être remplacée (s), dans les conditions du présent règlement, par des plaques rouges.~~

~~(4) Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier est tenu d'enlever les plaques d'immatriculation de ce véhicule si:~~

- ~~-le véhicule est mis hors circulation sur la voie publique en vue de son exportation, de sa mise à la ferraille ou de son immatriculation sous un autre numéro;~~
- ~~-le numéro d'immatriculation du véhicule est transféré en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule.~~

~~Le propriétaire ou détenteur d'un véhicule dont les plaques d'immatriculation sont enlevées est tenu de les détruire ou de les faire détruire, à moins que ces plaques ne servent immédiatement pour l'immatriculation d'un autre véhicule à son nom.~~

(1) Tout véhicule doit, à partir de son immatriculation, être muni d'une plaque d'immatriculation à l'arrière et, à l'exception des motocycles, des quadricycles, des tricycles, des cyclomoteurs, des quadricycles légers, et des remorques, d'une plaque d'immatriculation à l'avant.

(2) Les plaques d'immatriculation avant et arrière d'un véhicule doivent arborer le même numéro.

Il est interdit de munir un véhicule routier non soumis à l'immatriculation de plaques d'immatriculation ou de munir un véhicule immatriculé de plaques d'immatriculation arborant un numéro autre que le numéro d'immatriculation qui lui a été attribué.

(3) Le titulaire du certificat d'immatriculation est tenu d'enlever les plaques d'immatriculation de ce véhicule si le véhicule est mis hors circulation.

Le titulaire du certificat d'immatriculation d'un véhicule dont les plaques d'immatriculation sont enlevées est tenu de les détruire ou de les faire détruire, à moins que ces plaques ne servent pour l'immatriculation d'un autre véhicule à son nom endéans le délai spécifié au paragraphe 2 de l'article 22 du présent règlement.

Art. 26.

Les véhicules de l'Armée qui ne sont pas immatriculés doivent, en vue de leur mise en circulation sur la voie publique, être munis d'une ou de plaques d'identité portant le numéro qui leur a été attribué par le Chef de l'État-major. Les lettres et les chiffres de ce numéro sont de couleur blanche sur fond noir. Ces plaques peuvent en outre arborer le signe distinctif national ou un autre signe distinctif spécial y attribué par le Chef de l'État-major.

Art. 27.

Les plaques d'immatriculation ainsi que les plaques d'identité des véhicules de l'Armée doivent être tenues dans un parfait état de lisibilité. Il est interdit d'y apposer des lettres, numéros ou signes autres que ceux qui sont autorisés en vertu du présent règlement.

Par ailleurs, il est interdit d'apposer sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur ces plaques.

Section 2 - Les caractéristiques techniques des plaques d'immatriculation

Art. 28.

Les plaques d'immatriculation dont sont munis les véhicules autres que les motocycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers doivent avoir soit une largeur de 520 mm et une hauteur de 110 mm, soit une largeur de 340 mm et une hauteur de 200 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

~~Toutefois, si la mise en place d'une plaque d'immatriculation aux dimensions précitées est techniquement impossible, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation aux dimensions applicables pour les motocycles.~~

Toutefois, si la SNCA constate que la mise en place d'une plaque d'immatriculation aux dimensions précitées est techniquement impossible, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation aux dimensions applicables pour les motocycles. Ce changement de dimensions de la plaque d'immatriculation est inscrit par la SNCA sur le certificat d'immatriculation du véhicule concerné.

Les plaques d'immatriculation des motocycles doivent avoir soit une largeur de 270 mm et une hauteur de 80 mm, soit une largeur de 200 mm et une hauteur de 140 mm et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Les plaques d'immatriculation des cyclomoteurs et des quadricycles légers doivent avoir soit une largeur de 130 mm et une hauteur de 90 mm, soit une largeur de 90 mm et une hauteur de 130 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Par dérogation aux quatre alinéas qui précèdent, les plaques d'immatriculation portant un numéro de la série visée à l'article 21 sous g) doivent avoir une largeur de 340 mm et une hauteur de 110 mm, et leur épaisseur doit être d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Le fond des plaques d'immatriculation est de couleur jaune rétro réfléchissante et les caractères alphanumériques y apposés sont de couleur noire non rétro réfléchissante.

Chaque plaque d'immatriculation doit arborer, à son extrémité gauche, un aplat de couleur bleue rétro réfléchissante contournant, dans sa partie supérieure, les douze étoiles de couleur jaune rétro réfléchissante rappelant le drapeau européen et, dans sa partie inférieure, le signe distinctif national constitué par la lettre latine L en couleur blanche rétro réfléchissante. Par dérogation à ce qui précède, la plaque d'immatriculation d'un cyclomoteur ou d'un quadricycle léger peut arborer l'aplat prédécrit à son extrémité supérieure, le signe distinctif national étant dans ce cas apposé à droite des douze étoiles.

L'aplat dont question à l'alinéa précédent ainsi que les étoiles et le signe distinctif doivent répondre aux prescriptions de l'annexe du règlement 2411/98/CE du Conseil, du 3 novembre 1998, relatif à la reconnaissance en circulation intracommunautaire du signe distinctif de l'État membre d'immatriculation des véhicules à moteur et de leurs remorques.

Art.29.

(1) A l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 1974 peuvent être munis à l'avant et à l'arrière de plaques d'immatriculation d'une largeur de 340 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur noire non rétro réfléchissante, sur lequel les caractères alphanumériques sont reproduits en couleur blanche.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 1974, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, outre le numéro d'immatriculation et en dessous de celui-ci, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6.

(2) A l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules routiers ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1er janvier 1974 et avant le 1er janvier 1988 peuvent être munis, à l'avant et à l'arrière, de plaques d'immatriculation d'une largeur de 340 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur jaune rétro réfléchissante sur lequel sont apposés des caractères alphanumériques en couleur noire non rétro réfléchissante.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1er janvier 1974 et avant le 1er janvier 1988, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, en dessous du numéro d'immatriculation, sur fond noir, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6.

(3) À l'exception des motocycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers, les véhicules ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1er janvier 1988 et avant le 1er juillet 2003 et disposant à l'arrière d'un emplacement pour la plaque d'immatriculation d'une largeur de 520 mm, tel que prévu par l'annexe de la directive modifiée 70/222/CEE du Conseil, du 20 mars 1970, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'emplacement et au montage des plaques d'immatriculation arrière des véhicules à moteur et de leurs remorques, peuvent être munis à l'arrière d'une plaque d'immatriculation d'une largeur de 520 mm et d'une hauteur de 110 mm, ayant un fond de couleur jaune rétro réfléchissante, les caractères alphanumériques du numéro d'immatriculation étant reproduits en couleur noire non rétro réfléchissante; dans ce cas, la plaque d'immatriculation comporte à gauche des caractères alphanumériques l'emblème de l'Union européenne de couleur bleu-azur non rétro réfléchissante avec au centre un cercle de douze étoiles de couleur jaune rétro réfléchissante à cinq rais dont les pointes ne se touchent pas, la hauteur de l'emblème étant de 80 mm et la largeur de 120 mm.

Sur les véhicules répondant aux conditions de l'alinéa 1 et dont l'emplacement de la plaque d'immatriculation arrière a une largeur de 340 mm, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation

arrière conforme aux dispositions du paragraphe 2, le prédit emblème pouvant dans ce cas être apposé sous la plaque d'immatriculation, à gauche.

Pour les motocycles ayant été immatriculés pour la première fois depuis le 1er janvier 1988 et avant le 1er juillet 2003, la plaque d'immatriculation peut avoir une largeur de 240 mm et une hauteur de 200 mm et comporter, en dessous du numéro d'immatriculation, sur fond noir, le signe distinctif national tel que spécifié au paragraphe 6. L'emblème de l'Union européenne ne doit pas être apposé sur les plaques d'immatriculation de ces véhicules.

Pour autant que sa présence soit requise, la plaque d'immatriculation avant d'un véhicule qui est muni à l'arrière d'une plaque d'immatriculation conforme aux dispositions du présent paragraphe doit répondre aux dispositions du paragraphe 2.

(4) Sur les cyclomoteurs et les quadricycles légers ayant été immatriculés pour la première fois avant le 1er juillet 2003, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation de couleur jaune rétro réfléchissante d'une largeur de 85 mm et d'une hauteur de 150 mm, ayant un fond de couleur jaune rétro réfléchissante sur lequel les caractères alphanumériques sont reproduits en couleur noire non rétro réfléchissante. Dans ce cas, la partie supérieure de la plaque d'immatriculation doit en outre comporter le signe distinctif national, constitué par la lettre latine 'L' en couleur jaune rétro réfléchissante d'une hauteur de 14 mm et dont le trait a une largeur de 2 mm apposée sur fond ovale de couleur noire non rétro réfléchissante de 30 mm de largeur et de 20 mm de hauteur, ainsi que les lettres majuscules CMA en couleur noire non rétro réfléchissante, apposées à droite du prédit signe distinctif.

Sur les véhicules qui sont visés à l'alinéa précédent et pour lesquels les dimensions de l'emplacement de la plaque d'immatriculation ne le permettent pas autrement, il peut être fait usage d'une plaque d'immatriculation, qui répond aux dispositions de l'alinéa 1, mais dont la largeur et la hauteur sont respectivement de 150 mm et 85 mm.

(5) Les plaques d'immatriculation qui répondent aux dispositions des paragraphes 1er, 2, 3 et 4 doivent être en aluminium d'une épaisseur d'au moins 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.

Les caractères alphanumériques doivent être en relief de 1,5 mm au moins. Cette disposition n'est toutefois pas requise pour les plaques d'immatriculation des cyclomoteurs et des quadricycles légers.

(6) Les véhicules qui sont munis de plaques d'immatriculation conformément aux dispositions des paragraphes 1^{er}, 2 et 3, doivent en outre être munis à l'arrière du signe distinctif national, constitué par la lettre latine L d'une hauteur de 80 mm et dont le trait a une largeur de 10 mm, peinte en couleur noire sur fond blanc sur une plaque ovale de 175 mm de largeur et de 115 mm de hauteur. Le signe distinctif national peut aussi être autocollant ou peint en évidence sur une surface sensiblement verticale de la face arrière du véhicule, dans les couleurs et dimensions spécifiées ci-avant.

Dans les conditions de l'alinéa 1, le signe distinctif national ne doit pas être incorporé dans la plaque d'immatriculation. Cette interdiction ne s'applique toutefois ni aux motocycles ni aux véhicules ayant été immatriculés au Luxembourg au nom du propriétaire ou détenteur actuel avant le 1^{er} janvier 1974.

Art. 30.

Sans préjudice des articles 28 et 29, l'état des plaques d'immatriculation et de leurs supports répond aux prescriptions fixées par règlement ministériel qui détermine:

- a) l'aspect général, l'état et la structure des plaques ainsi que leurs couleurs et leurs dimensions;
- b) la disposition des caractères alphanumériques et des signes apposés sur les plaques ainsi que leur forme, leur taille, leur couleur et leur emboutissage.

Art 31.

Les plaques d'immatriculation portant un numéro de la série visée sous g) de l'article 21, dénommées plaques d'exportation, sont mises à la disposition des intéressés par la SNCA. Cette mise à disposition est sujette au paiement d'une taxe et d'une caution dont les montants sont fixés à l'article 42, paragraphe 1er, rubriques 12° et 13°.

La caution visée à l'alinéa 1 est remboursée lorsque les plaques sont restituées à la SNCA dans un délai de trois mois après l'expiration de leur validité. Le retrait de plaques sur décision administrative pour usage non conforme ne donne pas droit à ce remboursement.

Section 3 - La fixation des plaques d'immatriculation

Art. 32.

~~(1) Les plaques d'immatriculation doivent être fixées à l'extérieur du véhicule aussi verticalement que possible et de façon à assurer en toutes circonstances la lisibilité du numéro d'immatriculation.~~

(1) Les plaques d'immatriculation doivent être fixées horizontalement à l'extérieur du véhicule et aussi verticalement que possible de façon à assurer en toutes circonstances la lisibilité du numéro d'immatriculation.

La plaque d'immatriculation arrière doit être fixée, selon le type du véhicule concerné, dans l'emplacement prévu respectivement dans l'annexe de la directive modifiée 70/222/CEE précitée, dans l'annexe de la directive modifiée 93/94/CE du Conseil, du 29 octobre 1993, relative à l'emplacement pour le montage de la plaque d'immatriculation arrière des véhicules à moteur à deux ou trois roues, ou dans l'annexe II de la directive modifiée 74/151/CEE du Conseil, du 4 mars 1974, concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à certains éléments et caractéristiques des tracteurs agricoles ou forestiers à roues. Si la fixation est techniquement impossible selon ces conditions ou si le véhicule n'est pas visé par les directives précitées, la plaque d'immatriculation arrière doit être fixée de façon visible, à une hauteur inférieure à 120 cm du sol, à moins qu'il ne s'agisse d'un véhicule pouvant être muni d'accessoires ou de dispositifs qui rendent une telle fixation techniquement impossible ou qui rendent illisible le numéro d'immatriculation.

Pour autant que sa présence soit requise, la plaque d'immatriculation avant doit être fixée sur le véhicule à une hauteur inférieure à 120 cm du sol.

(2) La fixation de la plaque d'immatriculation arrière d'un véhicule routier doit se faire moyennant des dispositifs ne nécessitant aucune perforation des plaques. Toutefois, si l'utilisation de tels dispositifs est techniquement impossible, la fixation de la plaque d'immatriculation arrière peut se faire par vis ou par rivets, même si ce mode de fixation nécessite une perforation des plaques. Il en est de même lorsqu'il s'agit de plaques d'immatriculation fixées sur un tracteur de remorque ou de semi-remorque, une remorque, une semi-remorque, un camion, un tracteur ou une machine mobile.

(3) La lisibilité du numéro d'immatriculation et de l'aplatissement prévu à l'article 28 ne doit en aucun cas être entravée par le moyen de fixation de la plaque. Les perforations des caractères alphanumériques doivent être évitées dans toute la mesure du possible.

Dans les cas où la fixation d'une plaque d'immatriculation arrière n'est pas possible sans perforation, les parties visibles des moyens de fixation doivent avoir la même couleur que le fond de la plaque ou les caractères alphanumériques perforés.

Art. 33.

(1) Dès qu'il est saisi par un requérant d'une demande en obtention d'un ou de plusieurs jeux de plaques d'un des types visés à l'annexe 8, le fabricant des plaques, désigné ci-après par « le fabricant », doit communiquer, dans la mesure du possible, à la SNCA les informations suivantes relatives au requérant en question:

- A) Pour les personnes physiques:
 - a) le nom, le prénom et la date de naissance;
 - b) le type, le numéro et le pays de délivrance d'un document d'identité ou d'un document en tenant lieu;
 - c) le ou les numéros d'immatriculation à apposer sur la respectivement les plaques (maximum 3 plaques par jeu);
- B) Pour les personnes morales:
 - a) la dénomination sociale;

- b) le numéro d'immatriculation auprès du Registre de commerce et des sociétés ou le numéro d'identification TVA intercommunautaire;
- c) le ou les numéros d'immatriculation à apposer sur la respectivement les plaques (maximum 3 plaques par jeu).

La communication de ces informations doit se faire en temps réel, au moyen d'une application informatique que la SNCA met à cette fin à la disposition du fabricant.

Si une donnée visée sous A) et B) ci-avant ne peut pas être communiquée au moyen de l'application informatique, le fabricant est tenu de compléter la communication électronique par la transmission d'une copie de tout document qui permet d'identifier et de tracer la donnée en question.

(2) Après que le fabricant a communiqué les informations visées au paragraphe 1er à la SNCA, celle-ci transmet au fabricant une confirmation d'enregistrement de sa communication.

Pour des plaques du type CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST, définis à l'annexe 8, la confirmation d'enregistrement comporte pour chaque jeu de plaques commandé un code de sécurité alphanumérique aléatoire que le fabricant doit graver sur chaque plaque du jeu en question. Ce code de sécurité unique est composé de 8 caractères alphanumériques d'une hauteur de 5 mm et d'une largeur de 3 mm, séparés entre eux par un espace d'une largeur de 1mm. La gravure doit se faire de façon indélébile au moyen d'un rayon laser, en positionnant le code au centre d'une zone spéciale dont l'emplacement et les dimensions sont précisées à l'annexe 9.

(3) Si le requérant visé au paragraphe 1^{er} est une personne morale, le fabricant doit retourner à la SNCA la confirmation d'enregistrement relative au ou aux jeux de plaques qu'il a délivrés au requérant en question, dûment complétée et signée, endéans les cinq jours ouvrables à compter de la date de délivrance des plaques en question. Cette confirmation doit en outre être appuyée par une information permettant de tracer la personne physique à laquelle le fabricant a remis le ou les jeux de plaques correspondants et reprenant les informations sub a) et b) du point A) du paragraphe 1er.

(4) En cas de défaillance de l'application informatique de communication entre la SNCA et le fabricant, le fabricant peut, pour le ou les jeux de plaques qu'il doit produire, utiliser un code de sécurité repris de la liste de codes que la SNCA a au préalable mis à sa disposition pour ce cas particulier. En outre, le fabricant doit dans ce cas transmettre à la SNCA les informations visées aux paragraphes 1er et 3, y compris le code de sécurité appliqué.

(5) En cas de défaillance de l'équipement de gravure au laser auprès du fabricant, ce dernier peut apposer le code de sécurité sur les plaques à délivrer moyennant poinçonnage mécanique, à condition de marquer sans équivoque dans la confirmation d'enregistrement le ou les jeux de plaques pour lesquels il a recouru au poinçonnage mécanique du code de sécurité. Dans ce cas de figure, le code de sécurité doit être poinçonné de manière mécanique sur toutes les plaques d'un même jeu.

Section 5 - Les signes distinctifs particuliers, les plaques spéciales et les plaques rouges

Sous-Section 5.1 - L'attribution et la validité des signes distinctifs particuliers et des plaques spéciales ainsi que des numéros de plaques rouges

Art.34.

(1) Le ministre peut autoriser la mise en circulation sur la voie publique d'un véhicule, immatriculé ou non, sous le couvert d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge.

Le ministre fixe les modalités d'utilisation du signe distinctif particulier et de la plaque spéciale, qui peuvent notamment être autorisés pour des usages ou des services déterminés ainsi que pour la préservation du patrimoine automobile.

Des numéros de plaques rouges peuvent être attribués à la SNCA ainsi qu'aux personnes physiques et morales autorisées à faire le commerce ou à faire la réparation de véhicules routiers soumis à l'immatriculation.

(2) Le ministre attribue au requérant d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge un certificat d'identification, qui est constitué soit par la seule partie II du certificat

d'immatriculation visé à l'article 9, paragraphe 1^{er}, soit par un autre document reconnu comme équivalent par le ministre.

Un signe distinctif particulier, une plaque spéciale ou un numéro de plaque rouge ne peut être couvert que par un seul certificat d'identification.

Le certificat d'identification relatif à un signe distinctif particulier, une plaque spéciale ou à un numéro de plaque rouge ne peut comporter que les données nominatives relatives à une seule personne, dénommée titulaire, qui est autorisée à faire usage desdits signe, plaque ou numéro et qui doit avoir sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg.

Art. 35.

Le ministre peut limiter la durée de validité du signe distinctif particulier, de la plaque spéciale et du numéro de plaque rouge dont il a autorisé l'usage ainsi que du certificat d'identification afférent.

La validité de l'autorisation ministérielle portant attribution d'un numéro de plaque rouge expire d'office à la fin de la deuxième année qui suit l'année de sa délivrance. Cette autorisation peut être renouvelée pour de nouveaux termes de deux ans aux conditions prévues pour sa première délivrance, ces termes étant calculés à partir de la date d'expiration de l'autorisation à renouveler.

Art. 36.

~~(1) Aux fins de l'obtention d'un certificat d'identification ou d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'attribution d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge, le requérant est tenu de payer la taxe afférente prévue à l'article 8, paragraphe 2 et de présenter à la SNCA la demande visée à l'article 10, en y joignant les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 4, 6 et 8, ainsi que l'autorisation du ministre pour l'obtention ou le renouvellement du signe distinctif particulier ou de la plaque spéciale ou pour l'attribution du numéro de plaque rouge. Dans le cas du renouvellement, il y a lieu de produire en outre le certificat d'identification antérieur.~~

~~Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue à l'article 8, paragraphe 2, les dispositions de l'article 12, paragraphe 7 sont d'application.~~

~~(2) En vue des démarches administratives prévues pour l'obtention ou le renouvellement d'une autorisation ministérielle pour l'usage d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale ou pour l'attribution d'un numéro de plaque rouge, le requérant concerné peut mandater une autre personne dans les conditions de l'article 13, paragraphe 4.~~

~~(1) Aux fins de l'obtention d'un certificat d'identification ou d'un document ou d'une copie d'un document relevant de l'attribution d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge, le requérant est tenu de payer la taxe afférente définie à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 et de présenter à la SNCA la demande visée à l'article 10, en y joignant les pièces justificatives prévues à l'article 12, paragraphes 4, 6 et 8, ainsi que l'autorisation du ministre pour l'obtention ou le renouvellement du signe distinctif particulier ou de la plaque spéciale ou pour l'attribution du numéro de plaque rouge. Dans le cas du renouvellement, il y a lieu de produire en outre le certificat d'identification antérieur.~~

~~Aux fins de documenter le paiement de la taxe prévue à l'article 8, paragraphe 2, les dispositions de l'article 12, paragraphe 7 sont d'application.~~

~~(2) En vue des démarches administratives prévues pour l'obtention ou le renouvellement d'une autorisation ministérielle pour l'usage d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale ou pour l'attribution d'un numéro de plaque rouge, le requérant concerné peut mandater une autre personne à conditions que le mandat mentionne :~~

- ~~- les coordonnées du mandataire et du mandant ;~~
- ~~- l'opération sur laquelle porte le mandat,~~

~~et qu'il soit accompagné d'une copie du passeport ou de la carte d'identité du mandat ou d'un autre document permettant l'identification de celui-ci.~~

Art.37.

(1) Le signe distinctif particulier et la plaque spéciale ainsi que leurs supports répondent aux prescriptions fixées par règlement ministériel qui détermine:

- a) l'aspect général, l'état et la structure de ces signes et plaques ainsi que leurs couleurs et leurs dimensions;
- b) leur forme, leur taille, leur couleur et leur emboutissage ainsi que, le cas échéant, la disposition des caractères alphanumériques et des signes y apposés.

(2) Dans le cas où le véhicule concerné doit être muni d'une plaque d'immatriculation à l'avant et à l'arrière, l'usage du signe distinctif particulier et de la plaque spéciale doit se faire dans les mêmes conditions.

(3) Les signes distinctifs particuliers et les plaques spéciales doivent être tenus dans un parfait état de lisibilité. Il est interdit d'y apposer des lettres, numéros ou signes autres que ceux qui sont autorisés en vertu du présent règlement.

(4) Il est interdit d'apposer sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, des lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur ces signes ou plaques.

(5) Il est interdit de multiplier les signes distinctifs particuliers et les plaques spéciales ou d'en faire un usage autre que celui autorisé en vertu du présent règlement.

Sous-Section 5.3 - Les conditions de configuration et les modalités d'utilisation des plaques rouges

Art.38.

~~(1) Les plaques rouges doivent avoir une largeur de 340 mm et une hauteur de 110 mm et leur épaisseur doit être au moins de 1 mm, sans dépasser 1,5 mm.~~

~~Les plaques rouges arborent un numéro à quatre chiffres, compris entre 1000 et 9999, suivi des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin de laquelle expire la validité des plaques. Elles doivent en outre comporter, à leur extrémité gauche, l'aplat prévu à l'article 28.~~

~~Le fond des plaques rouges est de couleur rouge non rétro réfléchissante et les chiffres y apposés sont de couleur blanche non rétro réfléchissante.~~

~~(2) Les plaques rouges sont mises à la disposition des intéressés par la SNCA. Cette mise à disposition est sujette au paiement d'une taxe et d'une caution dont les montants sont fixés à l'article 42, paragraphe 1er, rubriques 12° et 13°.~~

~~La personne autorisée à faire usage d'un numéro de plaque rouge doit immédiatement remettre à la SNCA les plaques mises à sa disposition et le certificat d'identification afférent, ainsi que, le cas échéant, les fiches pour la mise en circulation de véhicules routiers sous le couvert de plaques rouges qui lui ont été délivrées en vertu des dispositions de l'article 42, paragraphe 2, lorsque~~

~~— l'autorisation ministérielle prévue à l'article 34 est venue à son terme ou lui a été retirée; la validité du numéro de plaque rouge et du certificat d'identification afférent a expiré;~~

~~— elle cesse son activité de commerce ou de réparation de véhicules routiers;~~

~~— elle n'utilise plus le numéro de plaque rouge aux fins pour lesquelles celui-ci lui a été attribué.~~

~~La caution visée à l'alinéa 1 est remboursée lorsque les plaques rouges sont restituées la SNCA dans un délai de trois mois après l'expiration de leur validité. Le retrait du numéro de plaque rouge sur décision ministérielle pour usage non conforme ne donne pas droit à ce remboursement.~~

(1) Les plaques rouges doivent avoir une largeur de 520 mm et une hauteur de 110 mm et leur épaisseur doit être au moins de 1 mm, sans dépasser 1,5 mm. Toutefois, les plaques rouges attribuées avant le XXX, conformément à l'article 34, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, restent valables jusqu'à leur expiration.

Les plaques rouges arborent un numéro à quatre chiffres, compris entre 1000 et 9999, suivi des lettres « RG » qui elles sont suivies des deux derniers chiffres du millésime de l'année à la fin de laquelle expire la validité des plaques. Elles doivent en outre comporter, à leur extrémité gauche, l'aplat prévu à l'article 28.

Le fond des plaques rouges est de couleur rouge non rétro réfléchissante et les chiffres y apposés sont de couleur blanche non rétro réfléchissante.

(2) Le certificat d'identification des plaques rouges est remis à l'intéressé par la SNCA. Cette délivrance est assujettie au paiement de la taxe prévue au règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981.

Les plaques rouges ainsi que le certificat d'identification, la fiche de mise en circulation visée à l'article 41 et l'assurance de la responsabilité civile correspondant au numéro de plaques rouges attribuées à la SNCA par le Ministre, peuvent être mis à disposition d'une personne physique ou morale ayant sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg dans les conditions prévues aux articles 39 et 40. Cette mise à disposition requiert le paiement du tarif dont le montant est défini à l'article 42, paragraphe 1^{er}, rubriques 12 et 13 de ce règlement.

La personne autorisée à faire usage d'un numéro de plaque rouge, conformément à l'article 34, paragraphe 1^{er}, alinéa 3, doit immédiatement remettre à la SNCA son certificat d'identification, lorsque:

- l'autorisation ministérielle prévue à l'article 34 lui a été retirée;
- elle cesse son activité de commerce ou de réparation de véhicules routiers;
- elle n'utilise plus le numéro de plaque rouge aux fins pour lesquelles celle-ci lui a été attribuée.

Le locataire de plaques rouges, lesquelles sont mises à disposition par la SNCA conformément à l'alinéa 2 du présent paragraphe, doit immédiatement les remettre à la SNCA ensemble avec la totalité des documents mis à disposition par la SNCA, lorsque le contrat de mise à disposition, dont la durée maximale est limitée à 15 jours, vient à échéance.

La caution visée à l'alinéa 2 du présent paragraphe est remboursée lorsque les plaques rouges ainsi que la totalité des documents mis à la disposition par la SNCA sont restitués à celle-ci.

Art.39.

~~(1) Tout véhicule routier mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un numéro de plaque rouge doit être muni de deux plaques rouges qui portent ce numéro et qui sont fixées verticalement et en évidence l'une à l'avant et l'autre à l'arrière sur le pourtour du véhicule.~~ Tout véhicule routier mis en circulation sur la voie publique sous le couvert d'un numéro de plaque rouge doit être muni de deux plaques rouges qui portent ce numéro et qui sont fixées horizontalement et aussi verticalement que possible en évidence l'une à l'avant et l'autre à l'arrière sur le pourtour du véhicule, de façon à assurer en toutes circonstances la lisibilité du numéro de plaque rouge. Toutefois, si ces plaques sont utilisées sur un ensemble de véhicules composé soit d'un véhicule automoteur et d'une remorque ou d'une semi-remorque, soit d'un véhicule automoteur équipé en dépanneuse qui tire un véhicule non valablement immatriculé, il suffit de deux plaques dont l'une est fixée à l'avant du véhicule tracteur et l'autre à l'arrière du véhicule remorqué.

Par dérogation aux dispositions de l'alinéa 1, les motocycles, les tricycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers ainsi que les remorques ne doivent être munis que d'une plaque rouge à l'arrière.

(2) Les dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 37 s'appliquent également aux plaques rouges.

Art.40.

(1) Le Ministre peut, par décision individuelle et à titre exceptionnel, autoriser l'usage d'un numéro de plaque rouge pour des besoins spéciaux autres que ceux visés à l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 de la loi précitée du 14 février 1955.

(2) L'utilisation des plaques rouges en dehors du territoire luxembourgeois requiert que le véhicule muni de telles plaques soit accompagné d'une fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges visée à l'article 41, paragraphe 1^{er}.

~~(3) L'utilisation des plaques rouges dans l'hypothèse de l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 sous 2) a) de la loi précitée du 14 février 1955 est sujette à la condition que le véhicule muni de telles plaques soit conduit soit par~~

~~le titulaire du numéro de plaque rouge ou par son représentant, soit par le client, à condition dans ce dernier cas pour le titulaire:~~

- ~~- d'avoir conclu avec son client un contrat écrit pour la mise à disposition temporaire du véhicule à essayer sous le couvert d'un numéro de plaque rouge, suivant un modèle défini par le ministre;~~
- ~~- d'avoir vérifié préalablement à l'essai la validité du permis de conduire de son client pour la catégorie du véhicule à conduire.~~

(3) L'utilisation des plaques rouges dans l'hypothèse de l'article 4, paragraphe 2, alinéa 5 sous 2) a) de la loi précitée du 14 février 1955 est sujette à la condition que le véhicule muni de telles plaques soit conduit soit par le titulaire du certificat d'identification de plaque rouge ou par son représentant, soit par le client, à condition dans ce dernier cas pour le titulaire ou son représentant:

- d'avoir conclu avec son client un contrat écrit pour la mise à disposition temporaire du véhicule à essayer sous le couvert d'un numéro de plaque rouge, et d'avoir remis au client une fiche de mise en circulation dûment remplie par le titulaire du certificat d'identification ou son représentant, dont le modèle est arrêté à l'annexe 7;
- d'avoir vérifié préalablement à l'essai la validité du permis de conduire de son client pour la catégorie du véhicule à conduire.

(4) Les plaques marchandes belges et les plaques d'immatriculation néerlandaises visées par la décision du Comité de Ministres Benelux (M(92)13) du 2 décembre 1992 sont assimilées aux plaques rouges à condition:

- que la circulation du véhicule routier qui en est muni se fasse dans le cadre d'une transaction commerciale intra-Benelux et que cette transaction puisse être attestée par un document douanier ou le double de la facture;
- que le véhicule en question soit couvert par une assurance obligatoire couvrant la responsabilité civile du véhicule et de son conducteur;
- que l'autorisation de circuler sans immatriculation valable délivrée en vue de l'usage desdites plaques puisse être exhibée sur réquisition par le conducteur du véhicule;
- que les prescriptions légales et réglementaires concernant la taxe de circulation (ou «motorrijtuigen belasting») prélevée dans le pays qui a délivré l'autorisation ainsi que les prescriptions douanières concernant l'importation, l'exportation et le transit du véhicule en circulation intra-Benelux soient respectées;
- que les conditions fixées par l'autorisation belge ou néerlandaise de mise en circulation sur la voie publique du véhicule en question comme véhicule commercial soient respectées.

(5) L'utilisation des plaques rouges en tant que locataire auprès de la SNCA requiert que le véhicule muni de telles plaques soit accompagné d'une fiche de mise en circulation telle que définie à l'article 41 et remplie par la SNCA.

Art.41.

~~(1) La fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges prévue à l'article 40, paragraphe 2, doit comporter les indications suivantes:~~

- ~~a) le numéro de plaque rouge que le titulaire de la fiche est autorisé à utiliser ou à mettre à disposition;~~
- ~~b) les nom, prénoms et domicile ou résidence normale du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, la dénomination et le siège social;~~
- ~~c) la catégorie, la marque et le type ainsi que le numéro d'identification du véhicule mis en circulation sur la voie publique sous le couvert du numéro de plaque rouge mentionné sous a);~~
- ~~d) la période de validité pour laquelle la fiche est remplie, cette période ne pouvant pas excéder 15 jours;~~
- ~~e) l'itinéraire du trajet transfrontalier effectué;~~

- ~~f) la date à laquelle la fiche a été complétée;~~
- ~~g) la signature du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, du représentant de celle-ci;~~
- ~~h) les nom et prénoms ainsi que le domicile ou la résidence normale du locataire des plaques rouges au cas où celles-ci sont mises à la disposition d'un tiers ou, dans le cas où le locataire est une personne morale, la dénomination et le siège social ainsi que les nom, prénoms et domicile ou résidence normale du conducteur effectif;~~
 - ~~a) la masse à vide et la masse maximale autorisée, s'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de choses;~~

~~Les indications sous a) et b) sont inscrites sur la fiche par le ministre. Le titulaire de la fiche est tenu d'ajouter avant le début du trajet les indications sous c) à g) ainsi que, le cas échéant, sous h) et i).~~

~~Le modèle de la fiche est repris à l'Annexe 7.~~

(1) La fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges prévue à l'article 40, paragraphe 2, doit comporter les indications suivantes:

- a) le numéro de plaque rouge que le titulaire de la fiche est autorisé à utiliser ou à mettre à disposition;
- b) les nom(s), prénom(s) et domicile ou résidence normale du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, la dénomination et le siège social;
- c) la catégorie, la marque et le type ainsi que le numéro d'identification du véhicule mis en circulation sur la voie publique sous le couvert du numéro de plaque rouge mentionné sous a);
- d) la période de validité pour laquelle la fiche est remplie, cette période ne pouvant pas excéder 15 jours;
- e) l'itinéraire du trajet transfrontalier effectué, ou, à l'occasion de la présentation d'un véhicule à un client par une personne morale autorisée à faire le commerce ou à faire la réparation des véhicules routiers, le lieu de départ;
- f) la date à laquelle la fiche a été complétée;
- g) la signature du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, du représentant de celle-ci;
- h) les nom(s) et prénom(s) ainsi que le domicile ou la résidence normale du locataire des plaques rouges au cas où celles-ci sont mises à la disposition d'un tiers ou, dans le cas où le locataire est une personne morale, la dénomination et le siège social ainsi que les nom(s), prénom(s) et domicile ou résidence normale du conducteur effectif;

Les indications sous a) et b) sont inscrites sur la fiche par le ministre uniquement en cas d'utilisation des plaques rouges en dehors du territoire luxembourgeois. Le titulaire de la fiche est tenu d'ajouter avant le début du trajet les indications sous c) à g) ainsi que, le cas échéant, sous h).

Le modèle de la fiche est repris à l'Annexe 7.

(2) Les fiches de mise en circulation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges sont tenues à la disposition des intéressés par la SNCA, qui peut être chargée par le ministre de l'inscription sur les fiches des données mentionnées au paragraphe 1^{er}, à l'exception de la donnée reprise au point g).

Chapitre 5 - Les tarifs

Art.42.

(1) Les tarifs que la SNCA est en droit de percevoir sont fixés, hors taxe sur la valeur ajoutée, comme suit:

| | | |
|---|---|--------------|
| 1 | délivrance d'une copie d'un procès-verbal de réception ou d'un autre document | 8,70 euros; |
| 2 | délivrance d'une attestation | 16,96 euros; |
| 3 | contrôles relatifs à des véhicules destinés à des transports «ADR» ou «ATP» | |
| | a) délivrance de l'agrément | 66,96 euros; |
| | b) vérifications périodiques | 40,00 euros; |
| 4 | détermination de la vitesse par construction d'un véhicule | 40,00 euros; |

| | | |
|--|--|--------------------------|
| 5 | détermination des émissions d'échappement d'un véhicule | 4,35 euros; |
| 6 | délivrance de l'attestation de conformité pour les autocars et les remorques autorisés à circuler à 100 km/h sur les autoroutes étrangères | 40,00 euros; |
| 7 | frappe d'un numéro d'identification | 36,52 euros; |
| 8 | établissement du document «Preuve de conformité à la directive 96/53/CE» | 50,00 euros; |
| 9 | vérification des données relatives à l'immatriculation et au contrôle technique d'un véhicule en vue de la délivrance d'une autorisation de transport international | 3,04 euros; |
| 10 (Abrogé à partir du 1 ^{er} septembre 2016) | a) délivrance d'un disque de taxi de la série courante | 22,61 euros; |
| | b) délivrance d'un duplicata d'un disque de taxi | 42,17 euros; |
| | c) mise à disposition d'un disque de taxi de remplacement: | |
| | -i. pendant les sept premiers jours ouvrables | p.m.; |
| | -ii. à partir du huitième jour ouvrable, par jour | 3,04 euros; |
| 11 | travaux en régie (<i>par demi-heure entamée</i>) | 37,83 euros; |
| 12 | a) mise à disposition d'une paire de plaques d'exportation ou d'une paire de plaques rouges | 62,61 euros; |
| | a) forfait journalier de location d'un jeu de plaques rouges y compris les documents afférents | 25,64 euros; |
| | b) délivrance d'une fiche de mise en circulation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges | 3,04 euros; |
| 13 | caution pour la mise à disposition d'une paire de plaques d'exportation ou d'une paire de plaques rouges (mise en compte sans TVA et remboursée à la restitution des plaques) | 100,00 euros; |
| | caution pour la mise à disposition d'un jeu de plaques rouges y inclus les documents afférents (mise en compte sans TVA et remboursée à la restitution des plaques) | 100,00 euros; |
| 14 | délivrance d'une vignette de conformité | 19,13 euros; |
| 15 | vérifications quant à la conformité d'un véhicule, d'un système ou d'un composant, ne donnant pas lieu à l'établissement d'une réception nationale individuelle | |
| | a) système au composant | 16,96 euros |
| | b) véhicule dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3.500 kg | 26,96 euros |
| | c) véhicule dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3.500 kg | 53,91 euros; |
| 16 | vérifications quant à la conformité d'un véhicule modifié ou transformé par rapport au type réceptionné, donnant lieu à l'établissement d'une réception nationale individuelle, lorsqu'il s'agit pour le(s) élément(s) modifié(s): | |
| | a) des pneumatiques, des jantes, du volant, d'un spoiler, d'un feu | 26,96 euros; |
| | b) d'un siège, d'une ceinture de sécurité | 26,96 euros; |
| | c) de l'aménagement extérieur (bull bar, échappement, attache-remorque ou autres éléments similaires) | 53,91 euros; |
| | d) de l'aménagement intérieur (adaptations spéciales, etc.) | 53,91 euros; |
| | e) de la suspension, de la puissance du moteur, du carburant, des freins, des ancrages ou d'autres éléments similaires | 107,83 euros; |
| 17 | réception par type nationale d'un type de véhicule et réception nationale individuelle d'un véhicule complet | |
| | a) frais de constitution du dossier | 107,83 euros; |
| | b) vérification des documents techniques et administratifs | 107,83 euros; |
| | c) vérification de la conformité des éléments du véhicule | 107,83 euros; |
| | d) établissement du procès-verbal de réception (PVR) | 107,83 euros; |
| | e) indemnité pour travaux administratifs | 107,83 euros; |
| | f) contrôle de production | 107,83 euros; |

(2) Les tarifs du point 15 sont doublés si les documents techniques permettant les vérifications visées font défaut ou si les documents techniques présentés empêchent ces vérifications d'une manière non équivoque.

Les tarifs du point 16 s'entendent par unité ou élément vérifié. Ces tarifs sont doublés si la modification ou transformation du véhicule concerné n'a pas été réalisée dans les conditions de l'article 4, paragraphe 4 de la loi précitée du 14 février 1955.

Les tarifs sous a) à f) du point 17 sont dus pour la réception par type nationale. Les tarifs sous a) et f) ne sont pas dus dans le cas d'une extension pour une réception par type nationale existante.

Les tarifs sous a), b), c) et e) du point 17 sont dus pour la réception nationale individuelle d'un véhicule complet.

Les tarifs sous a) et b) du point 17 sont dus pour la réception nationale individuelle d'un véhicule à titre personnel; ces tarifs sont réduits de moitié pour les véhicules dont la masse maximale autorisée ne dépasse pas 3 500 kg.

Chapitre 6 - Dispositions transitoires

Art.43.

(1) Les véhicules ayant été immatriculés avant le 1^{er} juillet 2003 sous un numéro d'immatriculation composé soit de deux ou de trois chiffres, soit de deux chiffres et de deux lettres, soit d'une lettre et de quatre chiffres, soit de deux lettres et de trois chiffres peuvent continuer à circuler avec ce numéro.

Dans le cas de la transcription d'un véhicule ou dans le cas de la réimmatriculation d'un véhicule suite à la péremption de son certificat d'immatriculation par application des dispositions de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, ledit véhicule est immatriculé sous un nouveau numéro d'immatriculation qui y est attribué conformément aux dispositions du présent règlement.

(2) Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier veut transférer un numéro d'immatriculation composé de deux lettres et de trois chiffres en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule routier, ce numéro est complété par un chiffre supplémentaire. Lorsque le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier veut transférer un numéro d'immatriculation composé d'une lettre et de quatre chiffres en tant que numéro personnalisé sur un autre véhicule routier, une lettre supplémentaire est ajoutée.

(3) Sous condition de faire remplacer le certificat d'immatriculation du véhicule concerné, tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule routier peut remplacer le numéro et les plaques d'immatriculation de son véhicule non conformes au présent règlement par un numéro et par des plaques d'immatriculation conformes au présent règlement.

(4) Les véhicules routiers ayant été immatriculés avant le 1^{er} juillet 2003 peuvent continuer à circuler au-delà de cette date avec des plaques d'immatriculation conformes aux dispositions en vigueur avant cette date, à condition de répondre aux dispositions des articles 28, 29 et 30.

(5) Les véhicules immatriculés au Luxembourg en date du 1^{er} février 2016 et qui à partir de cette date ne seront plus soumis au contrôle technique périodique, peuvent continuer à circuler sur la voie publique sous le couvert du certificat de contrôle technique dont ils sont pourvus jusqu'à la date d'échéance de ce dernier; à partir de cette date les véhicules en question ne pourront continuer à être maintenus en circulation sur la voie publique que dans les conditions de l'article 7, paragraphe 1^{er}, alinéa 4.

(6) Les véhicules immatriculés au Luxembourg avant le 1^{er} janvier 2015 et dont les plaques d'immatriculation ne sont pas munies d'un code de sécurité conformément aux prescriptions du paragraphe 2 de l'article 33 peuvent continuer à circuler sur la voie publique.

Dans le cas de la transcription d'un tel véhicule ou dans le cas de la réimmatriculation d'un tel véhicule suite à la péremption de son certificat d'immatriculation par application des dispositions de l'article 4, paragraphe 8 de la loi précitée du 14 février 1955, le véhicule doit être muni d'une plaque conforme aux prescriptions du présent règlement.

(7) Les personnes figurant sur la liste d'attente en vue de l'attribution d'un numéro d'immatriculation à quatre chiffres, avant le XXXX, perdent tout droit quant à l'attribution d'un numéro d'immatriculation à quatre chiffres par voie de liste d'attente.

(8) Pour un numéro d'immatriculation réservé avant le XXXX, dont la durée de réservation dépasse une année, au moment de la date susmentionnée, la validité de réservation est reconduite à un an. Pour une réservation d'un numéro d'immatriculation, dont le délai maximal de réservation expire endéans un an à partir du XXXX, l'échéance initiale est maintenue.

Un numéro d'immatriculation de la série courante réservé et non attribué à un véhicule avant le XXXX, peut être transféré, conformément à l'article 22, paragraphe 1^{er} à une autre personne.

(9) La première utilisation sur un véhicule routier d'un numéro d'immatriculation personnalisé réservé avant le XXXX est assujettie au paiement de la taxe reprise à l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules, au moment de l'immatriculation du véhicule.

Chapitre 7 - Dispositions finales

Art. 44.

Les définitions reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité s'appliquent intégralement au présent règlement.

Art. 45.

Le règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 relatif à l'identification des véhicules routiers, à leurs plaques d'immatriculation et aux modalités d'attribution de leurs numéros d'immatriculation est abrogé.

Art. 46.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Annexe 1: Les données à saisir dans la banque de données relative à l'immatriculation des véhicules routiers et à imprimer sur le certificat d'immatriculation de ces véhicules

Notes: (X) données obligatoires

(#) données obligatoires, pour autant qu'elles existent pour le véhicule concerné

(o) données optionnelles

(N) données non reprises sur la partie respective du certificat d'immatriculation

| | |
|--|--|
| Données à saisir dans la banque de données | Mentions sur le certificat d'immatriculation |
|--|--|

| Rubrique | Libellé | X | partie I | partie II |
|----------|---|---|----------|-----------|
| A | Numéro d'immatriculation du véhicule | X | X | X |
| B | Date de la première mise en circulation du véhicule | X | X | X |

| | | | | |
|-------|--|---|---|---|
| C.1.1 | Nom(s) ou raison sociale du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.2.1 | Prénom(s) du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.1.3 | Adresse du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.2.1 | Nom(s) ou raison sociale du propriétaire du véhicule | X | X | X |
| C.2.2 | Prénom(s) du propriétaire du véhicule | X | X | X |
| C.2.3 | Adresse du propriétaire du véhicule | X | X | N |
| C.3.1 | Nom(s) / Raison sociale du détenteur | # | # | # |
| C.3.2 | Prénom(s) du détenteur du véhicule | 3 | # | # |
| C.3.3 | Adresse du détenteur du véhicule | # | # | N |

| | | | | |
|-------|---|---|---|---|
| C.1.1 | Nom(s) ou raison sociale du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.1.2 | Prénom(s) du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.1.3 | Adresse du titulaire du certificat | X | X | N |
| C.2.1 | Nom(s) ou raison sociale du propriétaire du véhicule | # | N | # |
| C.2.2 | Prénom(s) du propriétaire du véhicule | # | N | # |
| C.2.3 | Adresse du propriétaire du véhicule | # | N | # |
| C.3.1 | Nom(s) / Raison sociale du détenteur | # | N | N |
| C.3.2 | Prénom(s) du détenteur du véhicule | # | # | N |
| C.3.3 | Adresse du détenteur du véhicule | # | # | N |
| C.4 | a) Le titulaire est le propriétaire du véhicule | # | # | N |
| | b) Le titulaire n'est pas le propriétaire du véhicule | # | # | N |
| | c) Le titulaire n'est pas identifié par le certificat d'immatriculation comme propriétaire du véhicule. | # | # | N |

| | | | | |
|-----------------------|---|---|-------|---|
| D.1 | Marque du véhicule | X | X | X |
| D.2 | Variante / version du véhicule | # | # / # | # |
| D.3 | Dénomination (s) commerciale (s) du véhicule | X | X | X |
| E | Numéro d'identification du véhicule | X | X | X |
| F.1 | Masse en charge maximale techniquement admissible du véhicule | X | X | o |
| F.2 | Masse en charge maximale du véhicule autorisée | X | X | o |
| F.3 | Masse en charge maximale de l'ensemble autorisée | # | # | o |
| G | Masse du véhicule en service | X | X | o |
| H | Période de validité du certificat d'immatriculation | # | # | # |
| I | Date de l'immatriculation actuelle du véhicule | X | X | X |
| J | Catégorie du véhicule | X | X | X |
| K | Numéro de la réception par type relative au véhicule | # | # | # |
| L | Nombre d'essieux du véhicule (simples / tandem / tridem) | X | X | N |
| M | Empattement du véhicule | o | o | N |
| N.1a | Masse en charge maximale autorisée sur l'essieu 1 du véhicule | X | X | N |
| N.2a, ..., N.5a | Masse en charge max. autorisée sur l'essieu 2, 3, 4, 5 du véhicule | # | # | N |
| O.1 | Masse maximale techniquement admissible pour le remorquage d'une remorque freinée | # | # | N |
| O.2 | Masse maximale techniquement admissible pour le remorquage d'une remorque non freinée | # | # | N |
| P.1 | Cylindrée du moteur du véhicule (en cm ³) | # | # | o |
| P.2 | Puissance nette maximale du moteur du véhicule (en kW) | # | # | o |
| P.3 | Type de carburant ou source d'énergie du véhicule | # | # | o |
| P.4 | Vitesse nominale du moteur du véhicule (en min ⁻¹) | o | o | N |
| P.5 | Numéro de série du moteur du véhicule | o | o | N |
| Q | Rapport puissance/poids pour le véhicule (en kW/kg) [pour motocycles uniquement] | X | X | o |
| R | Couleur du véhicule | # | o | o |
| S.1 | Nombre de places assises dans le véhicule, y compris celle du conducteur | X | X | N |
| S.2 | Nombre de places debout dans le véhicule | # | # | N |
| T | Vitesse maximale du véhicule (en km/h) | o | o | N |
| U.1 / U.3 | Niveau sonore du véhicule: à l'arrêt (en dB(A)) / en marche (en dB(A)) | o | o | N |
| U.2 | Vitesse du moteur à laquelle a été déterminée le niveau sonore (en min ⁻¹) | o | o | N |
| V.1 / V.2 / V.3 / V.4 | Gaz d'échappement du véhicule: CO / HC / NO _x / HC+NO _x (en g/km ou en g/kWh) | # | N | N |
| V.5 | Gaz d'échappement du véhicule: particules diesel (en g/km ou en g/kWh) | # | N | N |
| V.6 | Coefficient d'absorption corrigé pour le diesel (en min ⁻¹) | # | o | N |
| V.7 | CO ₂ (en g/km) | X | o | N |
| V.9 | Catégorie environnementale du véhicule | X | o | N |




| | | | | |
|-----------------|--|---|---|---|
| Z.4 | Type de carrosserie du véhicule | X | X | o |
| Z.2 / Z.3 / Z.4 | Longueur / Largeur / Hauteur du véhicule | o | o | o |
| Z.5 | Dimensions des pneus dont le véhicule est équipé | o | o | o |
| | Remarques | o | o | o |

| | | | | |
|-----------------|--|---|---|---|
| Z.1 | Type de carrosserie du véhicule | X | X | o |
| Z.2 / Z.3 / Z.4 | Longueur / Largeur / Hauteur du véhicule | o | o | o |
| Z.2.1. | Longueur maximale du véhicule | o | o | o |
| Z.5 | Dimensions des pneus dont le véhicule est équipé | o | o | o |
| | Remarques | o | o | o |

Annexe 2: Le modèle du certificat d'immatriculation d'un véhicule

face 'recto' (partie I)^(*)


NB: quant à leur aspect visuel, les parties I et II du certificat d'immatriculation sont identiques, sauf d'afficher sur le quatrième volet du certificat respectivement la mention "Partie I" ou "Partie II"

| | | | |
|---|--|---|---|
| <p>Changements d'adresse</p> <p>Date: _____ </p> <p>N°, Rue: _____</p> <p>Localité: _____</p> <p>Date: _____ </p> <p>N°, Rue: _____</p> <p>Localité: _____</p> | <p>Remarques importantes (I)</p> <p>Lorsque le titulaire d'un véhicule immatriculé au Luxembourg change de résidence normale ou de siège social, il doit, endéans le mois suivant, faire procéder à l'inscription de sa nouvelle adresse soit par la commune d'arrivée soit par la SNCA sur la partie I du certificat d'immatriculation du véhicule concerné.</p> <p>Lorsqu'un véhicule immatriculé au Luxembourg est cédé, vendu, exporté, détruit, mis hors d'usage ou temporairement mis hors circulation sur la voie publique, le titulaire du véhicule doit en informer la SNCA dans les cinq jours ouvrables, au moyen de la formule "Déclaration de mis hors circulation d'un véhicule", dûment complétée et signée, à laquelle il doit joindre l'original des parties I et II du présent certificat, cette information se fait sous pli recommandé ou par remise en mains propres, contre accusé de réception, aux guichets de la SNCA.</p> | <p>Remarques importantes (II)</p> <p>Lorsque le véhicule couvert par le présent certificat d'immatriculation a subi une transformation de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité, soit sur le présent certificat d'immatriculation, le titulaire du véhicule doit en informer la SNCA, avant de remettre le véhicule en circulation, aux fins de se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation.</p> | <p>Communauté Européenne Grand-Duché de Luxembourg Ministère du Développement durable et des Infrastructures Département des transports</p>  <p>Certificat d'immatriculation - Partie I</p> <p>Част I НА СЕРТИФИКАТА ЗА РЕГИСТРАЦИЯ PERMISO DE CIRCULACIÓN. PARTE I OSVĚDČENÍ O REGISTRACI - ČÁST I REGISTRERINGSATTEST. DEL I ZULASSUNGSBESCHEINIGUNG. TEIL I REGISTRERIMISTUNNISTUS. OSA I ΑΔΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ. ΜΕΡΟΣ I REGISTRATION CERTIFICATE. PART I CARTA DI CIRCOLAZIONE. PARTE I REGISTRÁCIJAS APĻIECĪBA. I DAĻA REGISTRACIJOS LIUDIJIMAS. I DAĻIS FORGALMI ENGEDÉLY. I. RÉSZ CERTIFIKAT TA' REGISTRAZZJONI. L-I PARTI KENTEKENBEWIJS. DEEL I DOWÓD REJESTRACYJNY. CZĘŚĆ I CERTIFICADO DE MATRICULA. PARTE I PARTEA I DIN CERTIFICATUL DE ÎMMATRICULARE OSVEDČENIE O EVIDENCI. ČASŤ I PROMETNO DOVOLJENJE. DEL I REKISTERÕINTITODISTUS. OSA I REGISTRERINGSBEVISET. DEL I</p> |
|---|--|---|---|

face 'verse'

| | | |
|-------------------------------------|-------------------------------|--|
| A | Numéro d'immatriculation | |
| E | VIN – Numéro d'identification | |
| Titulaire / Propriétaire (*) | | |
| C.1.1 C.2.1 | Nom Raison sociale | |
| C.1.2 C.2.2 | Prénom(s) | |
| C.1.3 C.2.3 | N°, rue CP-Localité | |
| Détenteur | | |
| C.3.1 | Nom Raison sociale | |
| C.3.2 | Prénom(s) | |
| C.3.3 | N°, rue CP-Localité | |




| | | |
|------------------------------------|------------------|--|
| K | N° de réception | |
| D.2 | Variante | |
| | Version | |
| J | Catégorie | |
| (Z.1) | Carrosserie | |
| D.1 | Marque | |
| D.3 | Dénomination | |
| P.1 | Cylindrée | |
| P.2 | Puissance | |
| P.3 | Carburant | |
| Masses maximales autorisées | | |
| F.1 | technique | |
| F.2 | nationale | |
| F.3 | ensemble | |
| N.1a | essieu 1 | |
| N.2a | essieu 2 | |
| N.3a | essieu 3 | |
| N.4a | essieu 4 | |
| N.5a | essieu 5 | |
| O.1 | remorque freinée | |
| O.2 | rem. non freinée | |

| | | | | |
|--|--------------------------------|----|----|----|
| S | Nombre de places | S1 | S1 | S2 |
| | | | | |
| L | Nombre d'essieux | sp | td | tr |
| | | | | |
| (Z.5) | Dimensions des pneus | e1 | e2 | e3 |
| | | e4 | e5 | |
| (Z.2) | Longueur | | | |
| (Z.3) | Largeur | | | |
| (Z.4) | Hauteur | | | |
| G | Masse en service | | | |
| Q | Puissance/Poids | | | |
| Dates de mise en circulation et d'immatricul. | | | | |
| B | 1 ^{ère} mise en circ. | | | |
| I | Immatric. actuelle | | | |
| H | Date limite validité | | | |
|  -1234567890 | | | | |

| |
|------------------|
| REMARQUES |
|------------------|

Annexe 2: Le modèle du certificat d'immatriculation d'un véhicule

face 'recto' (partie I)


| | | | |
|---|--|---|--|
| <p>Changements d'adresse</p> <p>Date: _____ </p> <p>N°, Rue: _____</p> <p>Localité: _____</p> <p>Date: _____ </p> <p>N°, Rue: _____</p> <p>Localité: _____</p> | <p>Remarques importantes (I)</p> <p>Lorsque le titulaire d'un véhicule immatriculé au Luxembourg change de résidence normale ou de siège social, il doit, endéans le mois suivant, faire procéder à l'inscription de sa nouvelle adresse soit par la commune d'arrivée soit par la SNCA sur la partie I du certificat d'immatriculation du véhicule concerné.</p> <p>Lorsqu'un véhicule immatriculé au Luxembourg est cédé, vendu, exporté, détruit, mis hors d'usage ou temporairement mis hors circulation sur la voie publique, le titulaire du véhicule doit en informer la SNCA dans les cinq jours ouvrables, au moyen de la formule "Déclaration de mis hors circulation d'un véhicule", dûment complétée et signée, à laquelle il doit joindre l'original des parties I et II du présent certificat. Cette information se fait sous pli recommandé ou par remise en mains propres, contre accusé de réception, aux guichets de la SNCA.</p> | <p>Remarques importantes (II)</p> <p>Lorsque le véhicule couvert par le présent certificat d'immatriculation a subi une transformation de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur son procès-verbal de réception, soit sur son certificat de conformité, soit sur le présent certificat d'immatriculation, le titulaire du véhicule doit en informer la SNCA, avant de remettre le véhicule en circulation, aux fins de se faire délivrer un nouveau certificat d'immatriculation.</p> | <p>Communauté Européenne Grand-Duché de Luxembourg Ministère du Développement durable et des Infrastructures Département des transports</p>  <p>Certificat d'immatriculation - Partie I</p> <p>Част I НА СЕРТИФИКАТА ЗА РЕГИСТРАЦИЯ PERMISO DE CIRCULACIÓN. PARTE I OSVĚDČENÍ O REGISTRACI - ČÁST I REGISTRERINGSATTEST. DEL I ZULASSUNGSBESCHEINIGUNG. TEIL I REGISTREERIMISTUNNISTUS. OSA I ΑΔΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΓΓΡΑΦΗΣ. ΜΕΡΟΣ I REGISTRATION CERTIFICATE. PARTE I CARTA DI CIRCOLAZIONE. PARTE I REGISTRĀCIJAS APĻĒCĪBA. I DAĻA REGISTRACIJOS LIUDIJUMS. I DAĻS FORGALMI ENGEDÉLY. I. RÉSZ CERTIFIKAT TA' REGISTRAZZJONI. L-I PARTI KENTEKENBEWIJS. DEEL I DOWÓD REJSTRACYJNY CZĘŚĆ I CERTIFICADO DE MATRICULA. PARTE I PARTEA I DIN CERTIFICATUL DE ÎNMATRICULARE OSVEDČENIE O EVIDENCI ČAST I PROMETNO DOVOLJENJE. DEL I REKISTEROINTTODISTUS. OSA I REGISTRERINGSBEVISET. DEL I</p> |
|---|--|---|--|

face 'verso' (partie I)

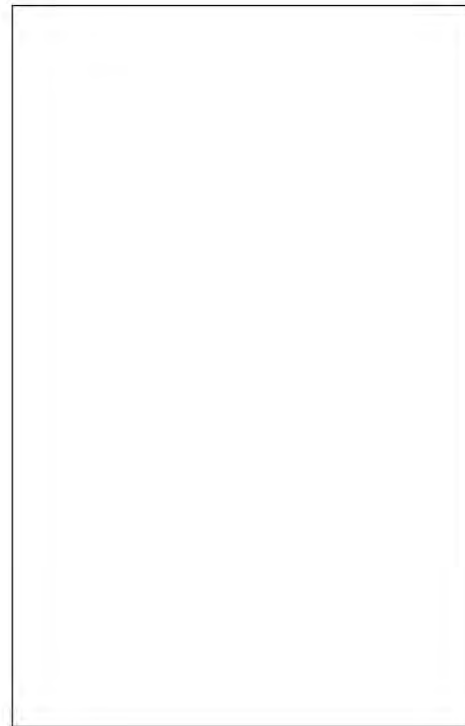
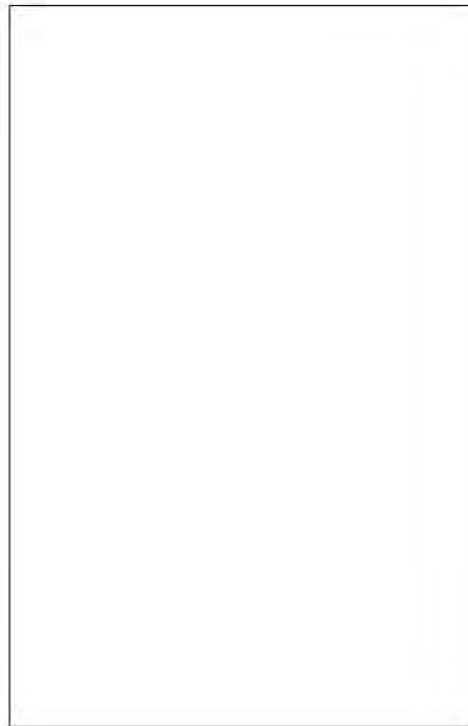
| | | |
|---------------------|--------------------------|--|
| A | Numéro d'immatriculation | |
| E | Numéro d'identification | |
| Titulaire | | |
| C.1.1 | Nom / Raison social | |
| C.1.2 | Prénom | |
| C.1.3 | N°, Rue | |
| | CP- Localité | |
| Propriétaire | | |
| C.2.1 | Nom / Raison social | |
| C.2.2 | Prénom | |
| C.2.3 | N°, Rue | |
| | CP- Localité | |
| Détenteur | | |
| C.3.1 | Nom / Raison social | |
| C.3.2 | Prénom | |
| C.3.3 | N°, Rue | |
| | CP- Localité | |

| | | | |
|---|-------------------|-------------|--|
| C.4 | | | |
| Identifications et caractéristiques techniques du véhicule | | | |
| K | N° de réception | | |
| J | Catégorie | | |
| D.1 | Marque | | |
| D.3 | Dénomination | | |
| D.2 | Variante | | |
| | Version | | |
| Z.1 | Carrosserie | | |
| Z.2 | Longueur | | |
| Z.2.1 | Longueur maximale | | |
| Z.3 | Largeur | | |
| Z.4 | Hauteur | | |
| Masses maximales autorisées | | | |
| F.1 | Technique | | |
| F.2 | Nationale | | |
| F.3 | ensemble | | |
| | | MMA Essieux | MMA Nat. Masse techniquement admissible. |
| N.1 | essieu 1 | | |
| N.2 | essieu 2 | | |
| N.3 | essieu 3 | | |
| N.4 | essieu 4 | | |
| N.5 | essieu 5 | | |

| | | | |
|----------------------------|-----------------------|-------------|--|
| Z.5 | Point d'attelage | | |
| O.1 | Remorque sans frein | | |
| O.2 | Remorquage freiné | | |
| S | Nombre de places | S.1 assises | |
| | | S.2 debout | |
| L | Nombres essieux | simples | |
| | | tandem | |
| | | tridem | |
| Z.6 | Dimension des pneus | essieu 1 | |
| | | essieu 2 | |
| | | essieu 3 | |
| | | essieu 4 | |
| | | essieu 5 | |
| G | Masse en service | | |
| P.1 | Cylindrée | | |
| P.2 | Puissance | | |
| P.3 | Carburant | | |
| Q | Puissance / Poids | | |
| Dates de références | | | |
| B | 1ère mise en circul. | | |
| I | Immatriculation | | |
| H | Expiration certificat | | |

| | |
|--|--|
| Remarques: | |
| | |
|  | |

[face 'recto' \(partie II\)](#)



Communauté Européenne
Grand-Duché de Luxembourg
Ministère du Développement durable et des Infrastructures
Département des transports



Certificat d'immatriculation - Partie II

Част II НА СЕРТИФИКАТА ЗА РЕГИСТРАЦИЯ
PERMISO DE CIRCULACIÓN. PARTE II
OSVEDČENÍ O REGISTRACI - ČÁST II
REGISTRERINGSATTEST. DEL II
ZULASSUNGSBESCHEINIGUNG. TEIL II
REGISTREERIMISTUNNISTUS. OSA II
ΑΔΕΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ/ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΙΤΡΑΦΗΣ. ΜΕΡΟΣ II
REGISTRATION CERTIFICATE. PART II
CARTA DI CIRCOLAZIONE. PARTE II
REGISTRĀCIJAS APĻIECĪBA. II DAĻA
REGISTRACIJS LIUDIJUMS. II DAĻIS
FORGALMI ENGEDÉLY. II. RÉSZ
CERTIFIKAT TA' REGISTRAZZJONI. L-II PARTI
KENTEBENBEWIJS. DEEL II
DOWÓD REJESTRACYJNY. CZĘŚĆ II
CERTIFICADO DE MATRICULA. PARTE II
PARTEA II DIN CERTIFICATUL DE ÎNMATRICULARE
OSVEDČENIE O EVIDENCII. ČÁST' II
PROMETNO DOVOLJENJE. DEL II
REKISTEROINTITODISTUS. OSA II
REGISTRERINGSBEVISET. DEL II

face 'verso' (partie II)

| | | |
|---------------------|--------------------------|--|
| A | Numéro d'immatriculation | |
| E | Numéro d'identification | |
| Titulaire | | |
| C.1.1 | | |
| C.1.2 | | |
| C.1.3 | | |
| Propriétaire | | |
| C.2.1 | Nom / Raison social | |
| C.2.2 | Prénom | |
| C.2.3 | N°, Rue | |
| | CP- Localité | |
| Détenteur | | |
| C.3.1 | Nom / Raison social | |
| C.3.2 | Prénom | |
| C.3.3 | N°, Rue | |
| | CP- Localité | |

| | | | |
|------------------------------------|---|----------|--------------------------------|
| C.4 | Identifications et caractéristiques techniques du véhicule | | |
| K | N° de réception | | |
| J | Catégorie | | |
| D.1 | Marque | | |
| D.3 | Dénomination | | |
| D.2 | Variante | | |
| | Version | | |
| Z.1 | Carrosserie | | |
| Z.2 | Longueur | | |
| Z.2.1 | Longueur maximale | | |
| Z.3 | Largeur | | |
| Z.4 | Hauteur | | |
| Masses maximales autorisées | | | |
| F.1 | Technique | | |
| F.2 | Nationale | | |
| F.3 | ensemble | | |
| | | MMA Nat. | Masse techniquement admissible |
| MMA Essieux | | | |
| N.1 | essieu 1 | | |
| N.2 | essieu 2 | | |
| N.3 | essieu 3 | | |
| N.4 | essieu 4 | | |
| N.5 | essieu 5 | | |

| | | | |
|----------------------------|-----------------------|-------------|--|
| Z.5 | Point d'attelage | | |
| O.1 | Remorque sans frein | | |
| O.2 | Remorquage freiné | | |
| S | Nombre de places | S.1 assises | |
| | | S.2 debout | |
| L | Nombres essieux | simples | |
| | | tandem | |
| | | tridem | |
| Z.6 | Dimension des pneus | essieu 1 | |
| | | essieu 2 | |
| | | essieu 3 | |
| | | essieu 4 | |
| | | essieu 5 | |
| G | Masse en service | | |
| P.1 | Cylindrée | | |
| P.2 | Puissance | | |
| P.3 | Carburant | | |
| Q | Puissance / Poids | | |
| Dates de références | | | |
| B | 1ère mise en circul. | | |
| I | Immatriculation | | |
| H | Expiration certificat | | |

| | |
|--|--|
| Remarques: | |
| | |
| <div style="border: 1px solid black; border-radius: 50%; width: 100px; height: 100px; margin: 0 auto; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> <div style="text-align: center;"> <p>[Tampon du ministère de ressort]</p> </div> </div> | |

Annexe 3: Le modèle du certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule

GRAND-DUCHE DE LUXEMBOURG

**Ministère du Développement durable et des
Infrastructures**

Département des Transports

| |
|--|
| <u>Adresse postale</u> Société Nationale de Circulation Automobile |
|--|

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION TEMPORAIRE

valable du jusqu'à la fin du 3^{ème} jour ouvrable suivant,

~~délibéré sur base des dispositions de l'article 7, paragraphe 7, du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 concernant la réception et l'immatriculation des véhicules routiers pour le véhicule spécifié ci-dessous, comme suite à la restitution du certificat d'immatriculation de celui-ci en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation et au nom du même propriétaire ou détenteur.~~

Données du véhicule

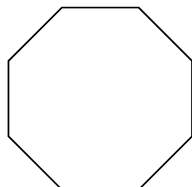
Numéro d'immatriculation:

Numéro d'identification:

Marque:

Dénomination commerciale:

~~Le présent certificat n'est valable qu'à condition d'être accompagné d'un certificat de contrôle technique en cours de validité ainsi que d'une copie du certificat d'immatriculation restitué, certifiée conforme par la SNCA ou par une personne déléguée à cette fin par la SNCA.~~



Personne mandatée

Nom:

Adresse:

Nom et Prénom

du signataire:


Cachet de la société

Signature:

Numéro
d'identification

du certificat:

~~Le présent document ne peut pas servir en vue de l'immatriculation du véhicule à l'étranger et ne couvre la circulation du véhicule concerné que sur la voie publique au Luxembourg.~~

| | | |
|--|--|--|
|  <p>snca Société Nationale de Circulation Automobile</p> | <p>Société Nationale de Circulation Automobile <i>désignée par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions, en vertu de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, comme organisme responsable pour l'exécution des tâches administratives relatives à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers</i></p> | <p><u>Service 'Immatriculation'</u> imm@snca.lu</p> |
|--|--|--|

Annexe 3: Le modèle du certificat d'immatriculation temporaire d'un véhicule



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

Société Nationale de Circulation automobile
BP 23
L-5201 Sandweiler
Luxembourg
Tel : (+352) 26 626 - 400

CERTIFICAT D'IMMATRICULATION TEMPORAIRE

Ce certificat délivré sur base des dispositions de l'article 7, paragraphe (7), du règlement grand-ducal du 26.01.2016 concernant la réception et l'immatriculation des véhicules routiers pour le véhicule spécifié ci-dessous, comme suite à la restitution du certificat d'immatriculation de celui-ci en vue de l'immatriculation d'un autre véhicule sous le même numéro d'immatriculation et au nom du même propriétaire ou détenteur.

Numéro d'identification du certificat
Date d'émission/...../.....
Validité La validité de ce certificat expire à la fin du 5^{ème} jour ouvrable suivant la date de son émission

Données du véhicule

Numéro d'immatriculation
Numéro de châssis
Marque du véhicule
Dénomination commerciale



Identification de la société mandatée

Nom de la société
Numéro d'identification de la société

Le présent certificat n'est valable qu'à condition d'être accompagné d'un certificat de contrôle technique en cours de validité ainsi que d'une copie du certificat d'immatriculation restitué, certifiée conforme par la SNCA ou par une personne déléguée à cette fin par la SNCA.

GouvCheck  



Vérifiez l'authenticité du document avec GouvCheck 
Check the authenticity of the document with GouvCheck
Überprüfen Sie die Echtheit des Dokumentes mit GouvCheck
Iwwerpréift d'Echtheit vum Dokument mat GouvCheck 

Le présent document ne peut pas servir en vue de l'immatriculation du véhicule à l'étranger et ne couvre la circulation du véhicule concerné que sur la voie publique au Luxembourg

ANNEXE 4: LE MODELE DE L'ATTESTATION DE MODIFICATION OU DE TRANSFORMATION POUR UN VEHICULE ROUTIER



Numéro du dossier

Date: _____

Désignation de l'atelier ayant procédé à la transformation

ATTESTATION

de modification ou de transformation

délivrée en application des dispositions de l'article 11, paragraphe 7, du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016

relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers

L'expert technique soussigné _____

(Nom et Prénom)

déclare avoir procédé sur le véhicule spécifié ci-après:

Numéro d'immatriculation _____

Numéro d'identification _____

Marque _____

Modèle (Type) _____


aux modifications/ transformations par rapport au type de véhicule réceptionné listées ci-après, en ayant à cette fin appliqué les règles de l'art en la matière et respecté les instructions de montage et de réglage reprises dans les documents techniques de référence pertinents du (des) fabricant(s) respectif(s).

Modification(s) / Transformation(s) Description ou spécification technique de référence

| | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |

Cette attestation:

- ◆ doit obligatoirement être conservée à bord du véhicule;
- ◆ correspond à l'état du véhicule à la date de son établissement et ne présume nullement de l'évolution future du véhicule;
- ◆ doit être présentée à la **SNCA** endéans les deux mois après son établissement, ensemble avec le véhicule modifié ou transformé, aux fins de la réception de ce dernier

| | | |
|--|--|--|
|  <p>snca Société Nationale de Circulation Automobile</p> | <p>Société Nationale de Circulation Automobile <i>désignée par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions, en vertu de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, comme organisme responsable pour l'exécution des tâches administratives relatives à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers</i></p> | <p><u>Service 'Agrégation'</u> Rendez-vous: agr@snca.lu</p> |
|--|--|--|

Annexe 4: Le modèle de l'attestation de modification ou de transformation pour un véhicule routier

Désignation de l'atelier ayant procédé à la transformation

Numéro du dossier

Date :

ATTESTATION de modification ou de transformation

*délivrée en application des dispositions de l'article 11, paragraphe 7, du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016
relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers*

L'expert -technicien soussigné (nom et prénom) _____

déclare avoir procédé sur le véhicule spécifié ci-après:

Numéro d'immatriculation _____

Numéro de châssis _____

Marque _____

Modèle (Type) _____

Cachet & signature de l'expert-technicien

aux modifications/transformations par rapport au type de véhicule réceptionné listées ci-après, en ayant à cette fin appliqué les règles de l'art en la matière et respecté les instructions de montage et de réglage reprises dans les documents techniques de référence pertinents du (des) fabricant(s) respectif(s).

Modification(s) / Transformation(s) Description ou spécification technique de référence

| | |
|--|--|
| | |
| | |
| | |
| | |

Cette attestation :

- ◆ doit obligatoirement être conservée à bord du véhicule;
- ◆ correspond à l'état du véhicule à la date à laquelle elle a été établie et ne présume nullement de l'évolution future du véhicule
- ◆ doit être présentée à la SNCA, si le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique valable, 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. À cette attestation, l'ensemble des documents techniques requis doit être joint, aux fins de la réception de cette modification ou transformation.

Annexe 5: Le modèle de la déclaration de mise hors circulation d'un véhicule

| DÉCLARATION DE MISE HORS CIRCULATION D'UN VÉHICULE (prière de bien vouloir remplir lisiblement) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| VÉHICULE: <input type="checkbox"/> vendu ^(a) <input type="checkbox"/> exporte ^(a) <input type="checkbox"/> détruit ^(a) <input type="checkbox"/> mis hors circulation temporairement ^(b) | Numero d'immatriculation ou numero d'identité <div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 40px; margin: 0 auto;"></div> | Veuillez faire parvenir la présente déclaration par envoi recommandé à la SOCIÉTÉ NATIONALE DE CIRCULATION AUTOMOBILE BP 23 L-5201 SANDWEILER tout en y joignant le (les) document(s) du véhicule (a) parties I et II (b) partie I | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Numero d'identification (N° châssis): <table border="1" style="width: 100%; height: 20px;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Nouveau Propriétaire / Titulaire: année mois jour <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> Date naissance <i>Sociétés: matricule</i> Nom(s) ou Raison sociale: _____ Prénom(s): _____ N° et Rue: _____ CP et Localité: _____ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Déclarant: année mois jour <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> <table border="1" style="display: inline-table;"><tr><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td><td> </td></tr></table> Date naissance <i>Sociétés: matricule</i> Nom(s) ou Raison sociale: _____ Prénom(s): _____ N° et Rue: _____ CP et Localité: _____ <input type="checkbox"/> Demande en obtention d'un certificat en vue de l'immatriculation du véhicule en dehors du Luxembourg. ^(a) <input type="checkbox"/> Demande en obtention d'un accusé de réception. envoyer à: <input type="checkbox"/> ancien propriétaire Signature: _____ <input type="checkbox"/> nouveau propriétaire / titulaire <input type="checkbox"/> déclarant _____ le ____ / ____ / ____ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ESPACE RÉSERVÉ À L'ADMINISTRATION Reçu via: <input type="checkbox"/> guichet / <input type="checkbox"/> courrier <input type="checkbox"/> sans document d'immatriculation <input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie <input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie II <input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie I et partie II (ou ancienne carte d'immatriculation) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <input type="checkbox"/> Document de non-immatriculation <input type="checkbox"/> Accusé de réception envoyé à: <input type="checkbox"/> ancien propriétaire / détenteur <input type="checkbox"/> nouveau propriétaire / titulaire <input type="checkbox"/> déclarant remis: <input type="checkbox"/> guichet Opérateur: Date: Cachet + Paraphe: | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Annexe 5: Le modèle de la déclaration de mise hors circulation d'un véhicule

DÉCLARATION DE MISE HORS CIRCULATION D'UN VÉHICULE

DONNÉES DU VÉHICULE

| | |
|-----------------------------------|----------------------|
| <input type="text"/> | <input type="text"/> |
| Numéro d'immatriculation (plaque) | N° de châssis |

DÉCLARATION ET TYPE DE DEMANDE

Le véhicule est :

| | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Vendu | <input type="checkbox"/> Demande d'une attestation en vue de l'immatriculation du véhicule en dehors du Luxembourg ⇒ Attestation au tarif de 19,84 € TTC Envoyer à : |
| <input type="checkbox"/> Exporté | |
| <input type="checkbox"/> Détruit | |
| <input type="checkbox"/> Mis hors circulation temporairement | |
| | <input type="radio"/> ancien propriétaire |
| | <input type="radio"/> nouveau propriétaire / titulaire |
| | <input type="radio"/> déclarant |

DÉCLARANT (à compléter pour toute demande)

Matricule national (date de naissance) :

Année Mois Jour

Nom, Prénom : _____

Rue et numéro : _____ C.P. et localité : _____

Tél./GSM : _____ E-Mail : _____

NOUVEAU PROPRIÉTAIRE (seulement en cas de vente et/ou exportation)

Matricule national (date de naissance) :

Année Mois Jour

Nom, Prénom : _____

Rue et numéro : _____ C.P. et localité : _____

Tél./GSM : _____ E-Mail : _____

Les renseignements concernant les personnes identifiées sur le présent document font l'objet d'un traitement informatique, conformément aux dispositions 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. En poursuivant la démarche, vous acceptez que les données personnelles soient traitées dans le cadre de la demande.

SIGNATURE

Je déclare que les informations sont complètes et exactes.

Date : _____ Cachet et/ou Signature** : _____

** Lorsque le véhicule est ou a été immatriculé au nom d'une personne morale, le déclarant soussigné confirme être valablement mandaté pour agir au nom de cette personne morale.

ESPACE RÉSERVÉ À L'ADMINISTRATION

| | | |
|--|---|--|
| <p>Reçu via: <input type="checkbox"/> guichet <input type="checkbox"/> courrier</p> <p><input type="checkbox"/> sans document d'immatriculation</p> <p><input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie I</p> <p><input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie II</p> <p><input type="checkbox"/> avec certificat d'immatriculation partie I et partie II (ou ancienne carte d'immatriculation)</p> | <p><input type="checkbox"/> Document de non-immatriculation</p> <p><input type="checkbox"/> Accusé de réception</p> <p>envoyé à:</p> <p><input type="checkbox"/> ancien propriétaire / détenteur</p> <p><input type="checkbox"/> nouveau propriétaire / titulaire</p> <p><input type="checkbox"/> déclarant</p> <p>remis:</p> <p><input type="checkbox"/> guichet</p> | <p>Opérateur : _____</p> <p>Date : _____</p> <p>Cachet : _____</p> |
|--|---|--|

Annexe 6: La série courante des numéros d'immatriculation pour véhicules routiers

Annexe 6: La série courante et personnalisée des numéros d'immatriculation pour véhicules routiers

~~(1) Les numéros d'immatriculation de la série courante comportent six positions alphanumériques, dont quatre chiffres précédés de deux lettres.~~

(1) Les numéros d'immatriculation de la série courante comportent six positions alphanumériques, dont quatre chiffres précédés de deux lettres, sauf pour les cyclomoteurs et quadricycles légers où ils comportent quatre positions alphanumériques, dont deux chiffres précédés de deux lettres.

(2) Dans la série courante, les séries de numéros qui suivent ne sont pas utilisées:

- a) les séries qui impliquent une des combinaisons de lettres AA, CD, HJ, KK, KZ, PD, SA, SS, WC et ZZ.
- b) les séries qui impliquent les lettres I ou O.

(3) Les combinaisons de lettres se suivent dans l'ordre séquentiel du tableau ci-après, évoluant de haut en bas et de gauche à droite.

| | | | | | | | | | | | | | | |
|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| BA | JJ | TS | XZ | NR | DH | FA | RJ | YS | PZ | DR | GH | QB | ZK | QS |
| CA | GJ | RS | YZ | PR | EH | EB | QK | ZS | QZ | ER | FH | PB | YK | RT |
| DA | FJ | QT | ZY | QR | FG | DB | PK | ZT | RY | FQ | EG | NB | XK | ST |
| EA | EK | PT | YY | RQ | GG | CB | NK | YT | SY | GQ | DG | MB | WK | TT |
| FB | DK | NT | XY | SQ | HG | BB | MK | XT | TY | HQ | CG | LB | VL | UT |
| GB | CK | MT | WY | TQ | JG | AB | LK | WT | UY | JQ | BG | KC | UL | VT |
| HB | BK | LT | VX | UQ | KG | AC | KL | VU | VY | KQ | AG | JC | TL | WU |
| JB | AK | KU | UX | VQ | LF | BC | JL | UU | WX | LP | AF | HC | SL | XU |
| KB | AL | JU | TX | WP | MF | CC | HL | TU | XX | MP | BF | GC | RL | YU |
| LC | BL | HU | SX | XP | NF | DC | GL | SU | YX | NP | CF | FC | QM | ZU |
| MC | CL | GU | RX | YP | PF | EC | FL | RU | ZX | PP | DF | ED | PM | ZV |
| NC | DL | FU | QW | ZP | QF | FD | EM | QV | ZW | QP | EF | DD | NM | YV |
| PC | EL | EV | PW | ZN | RE | GD | DM | PV | YW | RN | FE | BD | MM | XV |
| QC | FM | DV | NW | YN | SE | HD | CM | NV | XW | SN | GE | AD | LM | WV |
| RD | GM | CV | MW | XN | TE | JD | BM | MV | WW | TN | HE | AE | KN | VW |
| SD | HM | BV | LW | WN | UE | KD | AM | LV | VV | UN | JE | BE | JN | UW |
| TD | JM | AV | KV | VM | VE | LE | AN | KW | UV | VN | KE | CE | HN | TW |
| UD | KM | AW | JV | UM | WD | ME | BN | JW | TV | WM | LD | DE | GN | SW |
| VD | LN | BW | HV | TM | XD | NE | CN | HW | SV | XM | MD | EE | FN | RW |
| WE | MN | CW | GV | SM | YD | PE | DN | GW | RV | YM | ND | FF | EP | QX |
| XE | NN | DW | FV | RM | ZD | QE | EN | FW | QU | ZM | QD | GF | DP | PX |
| YE | PN | EW | EU | QL | ZC | RF | FP | EX | PU | ZL | RC | HF | CP | NX |
| ZE | QN | FX | DU | PL | YC | SF | GP | DX | NU | YL | SC | JF | BP | MX |
| ZF | RP | GX | CU | NL | XC | TF | HP | CX | MU | XL | TC | KF | AP | LX |
| YF | SP | HX | BU | ML | VB | UF | JP | BX | LU | WL | UC | LG | AQ | KY |
| XF | TP | JX | AU | LL | UB | VF | KP | AX | KT | VK | VC | MG | BQ | JY |
| WF | UP | KX | AT | JK | TB | WG | LQ | AY | JT | UK | WB | NG | CQ | HY |
| VG | VP | LY | BT | HK | SB | XG | MQ | BY | HT | TK | XB | PG | DQ | GY |
| UG | WQ | MY | CT | GK | RB | YG | NQ | CY | GT | SK | YB | QG | EQ | FY |
| TG | XQ | NY | DT | FK | QA | ZG | PQ | DY | FT | RK | ZB | RH | FR | EZ |
| SG | YQ | PY | ET | EJ | PA | ZH | QQ | EY | ES | QJ | ZA | SH | GR | DZ |
| RG | ZQ | QY | FS | DJ | NA | YH | RR | FZ | DS | PJ | YA | TH | HR | CZ |
| QH | ZR | RZ | GS | CJ | MA | XH | SR | GZ | CS | NJ | XA | UH | JR | BZ |
| PH | YR | SZ | HS | BJ | LA | WH | TR | HZ | BS | MJ | WA | VH | KR | AZ |
| NH | XR | TZ | JS | AJ | KA | VJ | UR | JZ | AS | LJ | VA | WJ | LS | |
| MH | WR | UZ | KS | AH | JA | UJ | VR | LZ | AR | KH | UA | XJ | MS | |
| LH | VS | VZ | LR | BH | HA | TJ | WS | MZ | BR | JH | TA | YJ | NS | |
| KJ | US | WZ | MR | CH | GA | SJ | XS | NZ | CR | HH | RA | ZJ | PS | |

~~(4) Les éléments numériques des numéros d'immatriculation de la série courante sont attribués comme suit:~~

~~d) les éléments numériques de 0010 à 0099 sont attribués en tant que numéros courants ou en tant que numéros personnalisés aux cyclomoteurs et aux quadricycles légers.~~


~~e) les éléments numériques de 0001 à 0009 ainsi que ceux de 0100 à 3999 peuvent être attribués en tant que numéros personnalisés à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;~~

~~f) les éléments numériques de 4000 à 9999 sont attribués en tant que numéros courants à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers, les différentes combinaisons possibles étant émises dans l'ordre défini au tableau du paragraphe (3) et selon la séquence suivante: BA 4000 — BA 4999, CA 5000 — CA 5999, DA 6000 — DA 6999, etc.~~

(4) Les éléments numériques des numéros d'immatriculation de la série courante sont attribués comme suit:

- a) les éléments numériques de 01 à 99 sont attribués en tant que numéros courants ou en tant que numéros personnalisés aux cyclomoteurs et aux quadricycles légers. les différentes combinaisons possibles étant émises dans l'ordre défini au tableau du paragraphe (3) et selon la séquence suivante: BA 01 – BA 99, CA 01 – CA 99, DA 01 – DA 99, etc ;
- b) les éléments numériques de 0001 à 3999 peuvent être attribués en tant que numéros personnalisés à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers;
- c) les éléments numériques de 4000 à 9999 sont attribués en tant que numéros courants ou en tant que numéros personnalisés à tous les véhicules autres que les cyclomoteurs et les quadricycles légers, les différentes combinaisons possibles étant émises dans l'ordre défini au tableau du paragraphe (3) et selon la séquence suivante: BA 4000 – BA 4999, CA 5000 – CA 5999, DA 6000 – DA 6999, etc.

Annexe 7: Le modèle de la fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges

| | | | |
|---|---|---|---|
|  | <p>LE GOUVERNEMENT DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG Ministère du Développement durable et des Infrastructures</p> | <p>Fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges <i>Certificate for the use of a road vehicle on public roads under the cover of red plates</i></p> | <p>PLAQUES ROUGES <i>Red plates</i> N°</p> |
|---|---|---|---|

Informations concernant le titulaire de la fiche de mise en circulation
Information concerning the certificate holder

Dénomination
Denomination

Siège social / Adresse
Social seat / address

Date d'établissement de la fiche
Date of issue of the certificate

Date d'expiration de la fiche^(#)
Date of expiry of the certificate

^(#) durée de validité maximale (*maximum period of validity*): 15 jours (15 days)

.....

Cachet et signature du titulaire de la fiche (*Stamp and signature of the certificate holder*)

Nom du signataire
Name of the undersigned

Informations concernant le locataire des plaques rouges
Information concerning the tenant of the red plates

Dénomination / Nom et Prénom
Denomination / Name and first name

Siège social / Adresse
Social seat / address

Le locataire déclare avoir pris connaissance du fait qu'il ne pourra utiliser les plaques rouges que pour la seule mise en circulation du véhicule spécifié ci-contre, sur le trajet indiqué ci-contre. En outre, le locataire s'engage à respecter les prescriptions légales et réglementaires relatives à l'usage de plaques rouges reprises au verso, pour autant que ces prescriptions l'obligent.

.....

Signature du locataire

espace
réservé à la
SNCA

Informations concernant le véhicule muni des plaques rouges
Information concerning the vehicle with the red plates

Catégorie
Category

Marque et type
Brand and type

Numéro de châssis
Identification number

Masses^(*): à vide / maximale autorisée (kg)
Masses^(): tare / maximum authorized (kg)*

^(*) seulement pour véhicules destinés au transport de choses / *for goods vehicles only*

Informations concernant le conducteur du véhicule
Information concerning the vehicle driver

Nom et Prénom
Name and first name

Adresse
Address

Numéro du permis de conduire
Number of the driving licence

Informations concernant le trajet à effectuer
Information concerning the journey to be run

Lieu et pays de départ
Place and country of departure

Lieu et pays de destination
Place and country of destination

Trajet: simple / aller-retour
Journey: there / there & back

Annexe 7: Le modèle de la fiche de mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de plaques rouges



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG
Ministère de la Mobilité
et des Travaux publics
Département de la mobilité
et des transports

**Fiche de mise en circulation d'un véhicule
routier sous le couvert de plaques rouges**

Certificate for the use of a road vehicle on public road under the cover of red plates

PLAQUES ROUGES

Red plates

N°

Informations concernant le titulaire de la fiche de mise en circulation

Information concerning the certificate holder

Dénomination SNCA - Société Nationale de Circulation Automobile
Denomination

Siège social / adresse 11, rue de Luxembourg, L-5230 Sandweiler
Social seat / address

Date d'établissement de la fiche
Date of issue of the certificate

Date d'expiration de la fiche¹
*Date of expiry of the certificate*¹

¹ durée de validité maximale (*maximum period of validity*): 15 jours (15 days)

Cachet et signature du titulaire de la fiche (*Stamp and signature of the certificate holder*)

Nom du signataire
Name of the undersigned

Informations concernant le locataire des plaques rouges

Information concerning the tenant of the plates

espace
réservé à la
SNCA

Dénomination / nom et prénom
Denomination / name and first name

Siège social / adresse
Social seat / address

Le locataire déclare avoir pris connaissance du fait qu'il ne pourra utiliser les plaques rouges que pour la seule mise en circulation du véhicule spécifié ci-contre, sur le trajet indiqué ci-contre. En outre, le locataire s'engage à respecter les prescriptions légales et réglementaires relatives à l'usage de plaques rouges.

Signature du locataire

Informations concernant le véhicule muni des plaques rouges

Information concerning the vehicle with the red plates

Catégorie
Category

Marque et type
Brand and type

Numéro de châssis
Identification number

Masses²: à vide / maximale autorisée (kg)
*Masses*²: tare / maximum authorized (kg)

² seulement pour véhicules destinés aux transports de choses / for goods vehicles only

Informations concernant le conducteur du véhicule

Information concerning the vehicle driver

Nom et prénom
Name and first name

Adresse
Address

Numéro de permis de conduire
Number of the driving licence

Informations concernant le trajet à effectuer

Information concerning the journey to be run

Lieu et pays de départ
Place and country of departure

Lieu et pays de destination
Place and country of destination

Trajet: simple / aller-retour
Journey: there / there & back

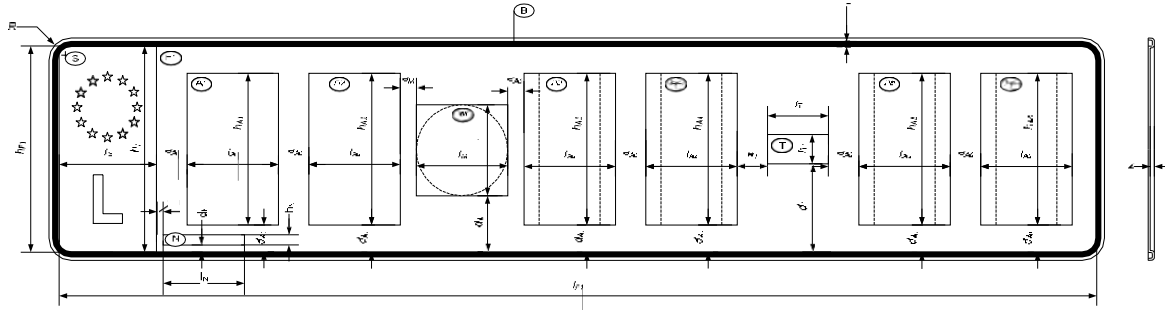
Annexe 8: Différents types de plaques d'immatriculation

Les plaques d'immatriculation comportent les types de plaques suivants:

- a) «plaques corps diplomatique»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés aux points a) à c) de l'article 21, désignées «plaques CD»;
- b) «plaques Cour grand-ducale et Gouvernement»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés aux points a) et b) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques CG»;
- c) «plaques parlement»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés au point d) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques PP»;
- d) «plaques export»: plaques d'immatriculation de véhicules comportant les séries spéciales de numéros visés au point g) de l'article 21, destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques EX»;
- e) «plaques motorcycle»: plaques d'immatriculation de motocycles ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques MC»;
- f) «plaques cyclomoteur»: plaques d'immatriculation de cyclomoteurs et quadricycles légers ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques CM»;
- g) «plaques motorcycle historique»: plaques d'immatriculation de motocycles répondant aux critères de motocycles historiques, désignées «plaques MH»;
- h) «plaques cyclomoteur historique»: plaques d'immatriculation de cyclomoteurs et quadricycles légers répondant aux critères de cyclomoteurs et quadricycles légers historiques, désignées «plaques CH»;
- i) «plaques véhicules historiques»: plaques d'immatriculation de véhicules historiques autres que les motocycles historiques et les cyclomoteurs et quadricycles légers historiques, désignées «plaques VH»;
- j) «plaques rouges»: plaques d'immatriculation visées à la sous-section 5.3 du chapitre 4, désignées «plaques RG»;
- k) «plaques standard»: plaques d'immatriculation autres que celles définies aux points a) à j), destinées à des véhicules ayant un emplacement pour une plaque arrière conforme au règlement grand-ducal précité du 3 février 1998, désignées «plaques ST».

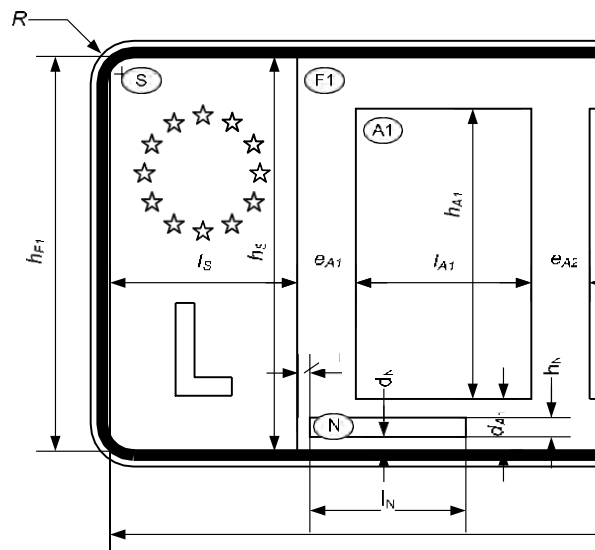
Annexe 9: Zone N d'une plaque d'immatriculation

1. Modèle d'une plaque d'immatriculation



2. Définition de la zone N

Zone dans laquelle est gravé, par rayon laser, de façon indélébile, le code de sécurité unique visé à l'article 33, paragraphe 2.

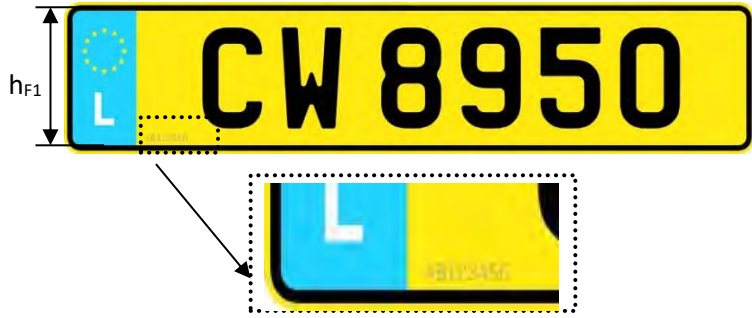
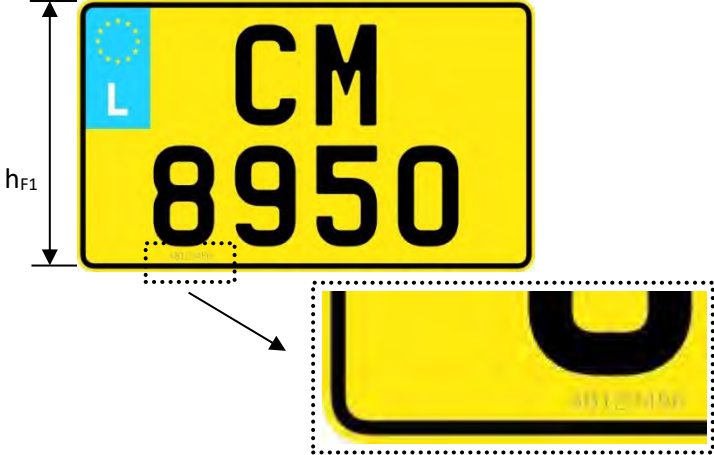


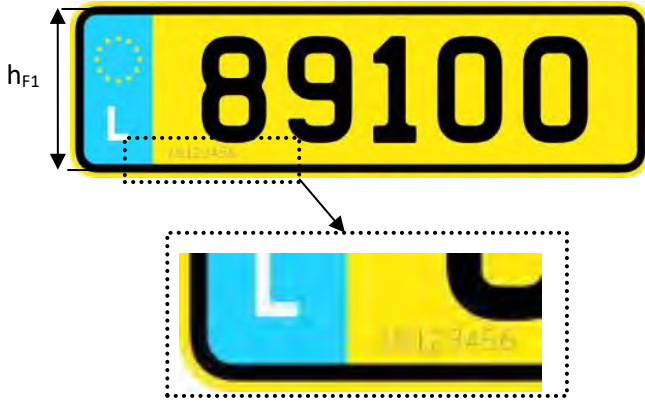
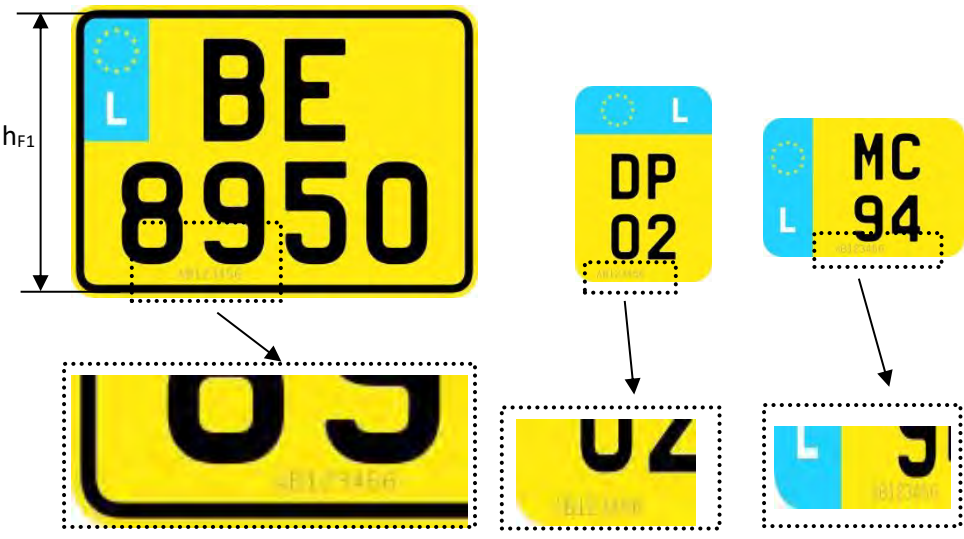
3. Couleurs et forme de la zone N

| Zone N | |
|------------------------|--|
| Forme | Rectangulaire |
| Couleur de fond | Les parties de la zone N non couvertes par les chiffres du code de sécurité sont de couleur jaune rétro réfléchissante |
| Couleur des caractères | Noir |

4. Dimensions et emplacement de la zone N

| Dimensions de la zone N pour les types de plaques CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST | |
|--|----|
| l_N [mm] | 40 |
| h_N [mm] | 5 |

| Emplacement de la zone N pour les types de plaques CD, CG, PP, EX, RG, MC, CM et ST | | | |
|---|-------|-------|-------|
| | l_s | e_N | d_N |
| <p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux véhicules autres que les motocycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers, dont la hauteur (h_{F1}) ne dépasse pas 120 mm.</p> <p>Exemple:</p>  | 48 | 3 | 3 |
| <p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux véhicules autres que les motocycles, les cyclomoteurs et les quadricycles légers, dont la hauteur (h_{F1}) est d'au moins 120 mm.</p> <p>Exemple:</p>  | 48 | 10 | 3 |

| | l_s | e_N | d_N |
|--|-------|-------|-------|
| <p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux motocycles, dont la hauteur (h_{F1}) ne dépasse pas 120 mm.</p> <p>Exemple:</p>  | 32 | 3 | 3 |
| <p>Pour les plaques d'immatriculation destinées aux motocycles, dont la hauteur (h_{F1}) est d'au moins 120 mm, ainsi que pour les plaques d'immatriculation destinées aux cyclomoteurs et aux quadricycles légers.</p> <p>Exemples:</p>  | 32 | 10 | 3 |

1. Tolérances applicables aux dimensions définies sous 4.

| | Dimensions simples | | | | Dimensions cumulées | | |
|----------------|--------------------|---------|---------|---------|---------------------|-------------|-------------|
| Désignation | l_N/l_s | h_N | e_N | d_N | $d_N + h_N$ | $l_s + e_N$ | $e_N + l_N$ |
| Tolérance [mm] | ± 1 | ± 1 | ± 1 | ± 1 | $\pm 1,5$ | $\pm 1,5$ | $\pm 1,5$ |

Version coordonnée

du projet de règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers

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

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés ; les avis de la Chambre d'agriculture et de la Chambres des fonctionnaires et employés publics ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre ministre de la Mobilité et des Travaux Publics et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons

Chapitre 1^{er}. - Les installations et les équipements du contrôle technique

Art. 1^{er}.

(1) Tout centre de contrôle technique dont question à l'article 4ter de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques doit comporter un immeuble bâti avec un hall fermé ainsi qu'une aire aux dimensions suffisantes pour l'immobilisation des véhicules en attente avant l'accès au contrôle technique.

(2) Les postes de contrôle doivent être aménagés de façon à permettre aux conducteurs des véhicules présentés de suivre les opérations de contrôle.

(3) Les installations et les équipements comprennent au moins les éléments énumérés à l'annexe I.

Tous les équipements utilisés pour le contrôle technique doivent répondre aux standards techniques déterminés à l'annexe I ou à défaut de tels standards, à ceux communément appliqués dans les Etats membres de l'Union européenne. Le ministre ayant les Transports dans ses attributions, dénommé ci-après « le ministre », peut déterminer les modalités d'application de ces standards.

Les équipements doivent être maintenus en bon état de fonctionnement. L'organisme de contrôle est tenu d'en garantir un fonctionnement conforme moyennant des étalonnages périodiques conformément à l'annexe I et moyennant des contrôles conformément aux indications afférentes des fabricants.

(4) Tous les locaux ouverts au public doivent être facilement accessibles aux personnes à mobilité réduite, dont notamment celles obligées de se déplacer en fauteuil roulant.

(5) L'enceinte du centre de contrôle doit comporter des emplacements de parcage en nombre suffisant pour les véhicules du personnel et des clients.

(6) Tout organisme de contrôle technique doit disposer d'un système informatique permettant la communication par voie électronique des informations dont question à l'article 4bis, paragraphe 1^{er},

alinéa 2, et paragraphe 6, alinéa 6, de la loi précitée du 14 février 1955, avec le Centre des technologies de l'information de l'État en sa qualité de sous-traitant du ministre via une application de service Web.

Art. 2.

Parallèlement aux opérations de contrôle dans le centre exploité par un organisme de contrôle technique, celui-ci fait effectuer par son propre personnel le contrôle technique au moyen des installations et équipements mis à disposition à titre gratuit à l'organisme de contrôle technique par des administrations ou entreprises publiques ou privées sur base d'une convention conclue avec l'organisme de contrôle technique.

Ce contrôle est effectué conformément aux dispositions des articles 3 à 6.

Chapitre 2.- L'organisation du contrôle technique

Art. 3.

~~(1) Le contrôle technique des véhicules routiers porte sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire de leurs organes et éléments mentionnés à l'annexe II ainsi que sur leur équipement et leur conformité réglementaires sur le plan technique et environnemental.~~

~~Le contrôle technique porte également sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat des équipements, organes et éléments accessoires dont le véhicule contrôlé est, le cas échéant, muni.~~

~~Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues à l'annexe II. Le ministre peut spécifier les modalités d'application des dispositions de l'annexe II et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires.~~

~~(1) Le contrôle technique des véhicules routiers porte sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire de leurs organes et éléments énumérés dans un règlement ministériel ainsi que sur leur équipement et leur conformité réglementaires sur le plan technique et environnemental.~~

~~Le contrôle technique porte également sur l'état, le fonctionnement et l'entretien adéquat des équipements, organes et éléments accessoires dont le véhicule contrôlé est, le cas échéant, muni.~~

~~Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues par règlement ministériel. Le ministre peut spécifier les modalités d'application des dispositions de ce règlement ministériel et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires.~~

~~Les contrôles doivent être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.~~

~~Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle prévues par règlement ministériel, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées~~

par tout autre moyen approprié. Les normes de sécurité et de protection de l'environnement doivent être respectées.

Les causes de la défaillance ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences d'adaptation.

(2) Le contrôle technique complémentaire, effectué après la réparation ou la remise en conformité d'un véhicule devenue nécessaire suite à un contrôle antérieur faisant état d'une ou de plusieurs déficiences ou non-conformités critiques ou majeures, porte essentiellement sur ces déficiences et non-conformités, lorsqu'il a lieu au cours des quatre semaines de validité du certificat émis lors de ce contrôle. Il en est de même du contrôle technique complémentaire qui a lieu dans les conditions de l'alinéa 2 du point 3. de l'alinéa 3 du paragraphe 4 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955.

Art. 4.

~~Les points techniques à vérifier en vertu de l'annexe II sont contrôlés sur les installations et au moyen des équipements prévus à l'article 1^{er}.~~

Les points techniques à vérifier en vertu du règlement ministériel sont contrôlés sur les installations et au moyen des équipements prévus à l'article 1^{er}.

Les véhicules routiers doivent être présentés au contrôle technique dans un état de propreté satisfaisant et avec une charge effective ne dépassant pas soit 50 pour cent de leur charge utile maximale soit 12 .000 kg, la plus grande de ces deux valeurs étant déterminante.

Art. 5.

Tout véhicule routier accédant aux installations de contrôle technique doit être assuré contre la responsabilité civile conformément à la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Art. 6.

Dans l'intérêt d'une exécution conforme du contrôle technique, les inspecteurs de contrôle technique sont autorisés à conduire les véhicules routiers présentés et à se faire exhiber les documents de bord de ceux-ci ainsi que tous autres documents requis aux fins de la réception et du contrôle technique. L'omission de présenter les documents de bord demandés autorise l'organisme de contrôle technique à refuser l'accès au centre de contrôle technique.

Chapitre 3.- Le certificat de qualification d'inspecteur de contrôle technique

Art. 7.

Pour être admis à participer à la formation de base en vue de la qualification d'inspecteur de contrôle technique, le candidat doit être titulaire:

~~a) d'un brevet de maîtrise de mécanicien automobile ou~~

- a) d'un brevet de maîtrise d'électromécatronicien auto et moto ou
- ~~b) d'un diplôme d'aptitude professionnelle (DAP) de mécanicien automobile ou d'un diplôme de technicien mécatronique et prouver qu'il a au moins trois ans d'expérience professionnelle dans le domaine de la mécanique automobile.~~
- b) d'un diplôme d'aptitude professionnelle (DAP) d'électromécanicien et prouver qu'il a au moins trois ans d'expérience professionnelle dans le domaine de la mécanique automobile.

Tout autre diplôme ou certificat doit être soumis au ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions qui décidera de l'admission.

Cette formation de base se compose d'un volet théorique et d'un volet pratique. ~~Elle porte sur les points visés à l'annexe III.~~ Elle porte sur les points visés à l'annexe II.

La fréquentation des cours est obligatoire. Le candidat absent sans motivation à un cinquième des cours est écarté d'office de l'examen pour la session en cours par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

Toutefois, sur présentation de pièces justificatives par le candidat, le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions peut accorder une dispense partielle ou totale de la formation de base voire de la fréquentation des cours.

Art. 8.

~~(1) A l'issue de la formation de base, les candidats sont soumis à un examen qui comprend une partie théorique et une partie pratique portant sur les points visés à l'annexe III.~~

(1) A l'issue de la formation de base, les candidats sont soumis à un examen qui comprend une partie théorique et une partie pratique portant sur les points visés à l'annexe II.

(2) La décision de réussite se fonde sur le bilan de l'examen, qui se compose des notes de chacune des matières. Est considérée comme note suffisante, toute note supérieure ou égale à 30 points sur un maximum de 60 points.

A réussi à l'examen, le candidat qui a obtenu une note suffisante dans chacune des matières.

A échoué à l'examen, le candidat qui a obtenu plus de deux notes insuffisantes et le candidat qui a obtenu une note insuffisante inférieure à 20 points.

Le candidat qui a obtenu une ou deux notes insuffisantes supérieures ou égales à 20 points, est autorisé à se soumettre à des épreuves supplémentaires portant sur la ou les matières dans laquelle il a obtenu une note insuffisante. Pour se soumettre aux épreuves supplémentaires, la condition dont question à l'alinéa 4 de l'article 7 n'est pas requise.

Si le candidat a échoué à l'examen ou n'a pas réussi aux épreuves supplémentaires, il doit se soumettre à un nouvel examen portant sur l'ensemble des matières. Pour être réadmis à l'examen lors d'une prochaine session, la condition dont question au quatrième alinéa de l'article 7 est requise.

En cas d'un nouvel échec, une réadmission à l'examen n'est plus possible.

(3) En cas de réussite à l'examen, un certificat de qualification est délivré au candidat par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, sur le vu d'un procès-verbal de la commission d'examen dont question à l'article 9. Il contient au moins les informations suivantes:

- identification du candidat (prénom, nom);
- catégories de véhicules que le candidat est autorisé à contrôler;
- nom de l'autorité qui délivre le certificat;
- date de délivrance.

Art. 9.

La commission d'examen instituée en vertu de l'article 4quater de la loi précitée du 14 février 1955 a pour mission d'élaborer des propositions pour les plans d'études dans le cadre de la formation de base, comportant les programmes et les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

Ladite commission a également comme attributions:

1. d'émettre un avis sur l'admissibilité des candidats à la formation de base;
2. d'émettre un avis quant aux dispenses visées à l'article 7;
3. d'émettre un avis sur l'admissibilité des candidats à l'examen;
4. d'établir un procès-verbal d'examen, à remettre au ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, en vue de la délivrance des certificats de qualification d'inspecteur de contrôle technique.

Le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions nomme les membres et les membres suppléants de la commission d'examen et arrête les plans d'études, les programmes, les examens ainsi que les méthodologies pédagogiques respectives.

La Commission d'examen se compose de trois membres dont un est nommé sur proposition du ministre.

A chaque membre effectif de la commission d'examen est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La commission d'examen est assistée par un secrétaire. Elle peut s'adjoindre des experts à titre consultatif.

La présidence de la commission d'examen est assurée par un des deux représentants du ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

La commission d'examen délibère valablement si les trois membres sont présents. Les membres de la commission d'examen ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les attributions de la commission dont question à l'alinéa 2, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré ou leur partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats, sont concernés.

Art. 10.

~~Les inspecteurs de contrôle technique doivent suivre annuellement une formation continue.~~

~~Cette formation continue, qui est organisée par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions, a pour objectif d'entretenir et de rafraîchir les connaissances et compétences nécessaires des inspecteurs concernant les points visés à l'annexe III. Les durées et les contenus sont arrêtés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions sur proposition de la commission d'examen instituée en vertu de l'article 4quater de la loi précitée du 14 février 1955.~~

~~L'organisme de contrôle technique prend les mesures nécessaires pour que ses inspecteurs de contrôle technique répondent aux conditions de formation continue précitées et tient, pour chaque inspecteur, un dossier comprenant les pièces justificatives, attestant la participation de l'inspecteur à la formation continue.~~

Les inspecteurs de contrôle technique doivent suivre obligatoirement la formation continue proposée par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions dans le délai indiqué à l'article 4quater, paragraphe 3, alinéa 3 de la loi précitée du 14 février 1955.

Cette formation continue, qui est organisée en cas de besoin spécifique, dont notamment en cas d'introduction de nouvelles dispositions en matière du contrôle technique, a pour objectif d'entretenir, de développer et de rafraîchir les connaissances et compétences nécessaires des inspecteurs. La formation porte notamment sur l'exécution correcte du contrôle technique en recourant aux instruments et équipements obligatoires qui sont indispensables pour réaliser un contrôle technique conformément au présent règlement et au règlement ministériel y afférent. Les durées et les contenus sont arrêtés par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions sur proposition de la commission d'examen instituée en vertu de l'article 4quater de la loi précitée du 14 février 1955.

L'organisme de contrôle technique prend les mesures nécessaires pour que ses inspecteurs de contrôle technique répondent aux conditions de formation continue précitées et tient, pour chaque inspecteur, un dossier comprenant les pièces justificatives, attestant la participation de l'inspecteur à la formation continue.

Chapitre 4.- Le certificat de contrôle technique

Art. 11.

~~Le certificat délivré suite à un contrôle technique est conforme au modèle reproduit à l'annexe IV.~~

Le certificat délivré suite à un contrôle technique est conforme au modèle reproduit à l'annexe III.

Le papier utilisé à ces fins doit être protégé contre la falsification moyennant un filigrane représentant le logo commercial ou la marque figurative de l'organisme de contrôle technique.

Art. 12.

~~L'organisme de contrôle technique est tenu de saisir et d'archiver la marque d'identification des inspecteurs ayant procédé au contrôle technique ainsi que les données et valeurs relevées ou mesurées lors de ce contrôle. Ce traitement doit être conforme à la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.~~

L'organisme de contrôle technique est tenu de saisir et d'archiver la marque d'identification des inspecteurs ayant procédé au contrôle technique ainsi que les données et valeurs relevées ou mesurées lors de ce contrôle. Ce traitement doit être conforme à la loi modifiée du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données.

Art. 12bis.

Toute communication par voie électronique des informations dont question à l'article 1^{er}, paragraphe 6, doit se faire par l'utilisation de l'application de service Web. Dans l'hypothèse des dispositions de l'article 4bis, paragraphe 4, alinéa 8 de la loi précitée du 14 février 1955, l'organisme de contrôle technique archive les certificats de contrôle technique provisoires ainsi que les certificats de contrôle technique renseignant une ou plusieurs déficiences critiques pendant une période d'au moins 3 ans après leur établissement. Dès rétablissement de la possibilité de délivrer un certificat de contrôle technique par voie informatique, l'organisme de contrôle technique communique sans retard au ministre, via l'application de service Web dont question à l'article 1^{er}, paragraphe 6, les informations relatives aux contrôles effectués pendant la phase de perturbation.

Chapitre 5.- Le contrôle technique routier

Art. 13.

(1) Les opérations relatives au contrôle technique routier sont effectuées par les inspecteurs du ou des organismes de contrôle technique que le ministre a désignés à cet effet. Ces inspecteurs doivent être titulaires de l'agrément ministériel, en cours de validité, prévu à l'article 4quater de la loi précitée du 14 février 1955 et être assermentés.

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, exploitant un véhicule soumis à un contrôle technique routier, et le conducteur de celui-ci doivent coopérer avec les inspecteurs et leur donner accès au véhicule, à ses pièces et à tous les documents utiles pour les besoins du contrôle .

(2) En vue de l'organisation des opérations du contrôle technique routier, les conducteurs doivent obtempérer aux injonctions qui leur sont données dans ce sens par les fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises, conformément aux modalités de l'article 115 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Dans les mêmes conditions, ces fonctionnaires sont autorisés à se faire exhiber les documents de bord du véhicule contrôlé et à soumettre ceux-ci aux inspecteurs de contrôle.

Art. 14.

Les inspecteurs sélectionnent dans la mesure du possible les véhicules à soumettre à un contrôle technique routier initial selon l'ordre de priorité suivant:

- 1) les véhicules exploités par des entreprises présentant un risque élevé conformément au règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 portant application de la directive 2006/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements du Conseil (CEE) n° 3820/85 et (CEE) n° 3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier et abrogeant la directive 88/599/CEE du Conseil;
- 2) les véhicules présentant un risque perceptible pour la sécurité routière ou pour l'environnement;
- 3) les autres véhicules sélectionnés de manière aléatoire sans discrimination fondée sur la nationalité du conducteur ou sur le pays d'immatriculation ou de mise en circulation du véhicule.

Art. 15.

(1) Les véhicules sélectionnés conformément à l'article 14 font l'objet d'un contrôle technique routier initial. Lors de chaque contrôle technique routier initial, l'inspecteur de contrôle technique:

- a) vérifie le dernier certificat de contrôle technique et le dernier rapport de contrôle technique routier, le cas échéant, conservés à bord;
- b) procède à une évaluation visuelle de l'état technique du véhicule;
- c) peut procéder à des vérifications techniques par toute méthode jugée appropriée. Ces vérifications techniques peuvent être effectuées pour justifier une décision de soumettre le véhicule à un contrôle technique routier approfondi ou pour demander qu'il soit remédié aux défauts ou non-conformités sans délais conformément à l'article 4bis, paragraphe 6 de la loi précitée du 14 février 1955.

Si une ou plusieurs déficiences ou non-conformités sont signalées dans le précédent rapport de contrôle technique routier, l'inspecteur de contrôle technique vérifie si elles ont ou non été corrigées.

(2) En fonction du résultat du contrôle initial, l'inspecteur de contrôle technique décide si le véhicule ou sa remorque doit être soumis à un contrôle routier approfondi.

(3) Le contrôle technique routier approfondi porte sur les points énumérés à l'annexe II jugés nécessaires et pertinents, compte tenu, en particulier, de la sécurité des freins, des pneumatiques, des roues et du châssis, ainsi que des nuisances, selon les méthodes recommandées applicables au contrôle de ces points.

~~(4) Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés à l'annexe II a fait l'objet au cours des trois derniers mois d'un contrôle en application de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques ou de la directive 2014/47/EU du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, l'inspecteur de contrôle technique ne vérifie pas ce point, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une déficience ou d'une non-conformité manifeste.~~

~~Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues à l'annexe II. Le ministre peut spécifier les modalités d'application des dispositions de l'annexe II et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires.~~

(4) Lorsqu'il ressort du certificat de contrôle technique ou d'un rapport de contrôle routier que l'un des points énumérés dans un règlement ministériel a fait l'objet au cours des trois derniers mois d'un contrôle en application de la directive 2014/45/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique périodique des véhicules à moteur et de leurs remorques ou de la directive 2014/47/EU du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relative au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union et abrogeant la directive 2000/30/CE, l'inspecteur de contrôle technique ne vérifie pas ce point, sauf lorsque cela est justifié en raison d'une défectuosité ou d'une non-conformité manifeste.

Les contrôles, inspections et essais prescrits doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes prévues par règlement ministériel. Le ministre peut spécifier les modalités d'application de ces dispositions et déterminer celles relatives au contrôle des équipements, organes et éléments accessoires.

Art. 16.

(1) L'organisme de contrôle visé à l'article 13 pourvoit à l'équipement nécessaire pour permettre l'exécution des opérations du contrôle technique routier en conformité avec les dispositions de l'article 15.

Cet équipement doit comporter tous les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule comme exigé.

(2) Les contrôles techniques routiers approfondis sont réalisés:

- à l'aide d'une unité de contrôle mobile qui consiste en un système transportable doté de l'appareillage de contrôle nécessaire à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis,
- dans une installation de contrôle routier désignée, qui consiste en un endroit consacré à la réalisation de contrôles techniques routiers initiaux ou approfondis et qui peut aussi être doté d'un appareillage de contrôle permanent ou
- dans un centre de contrôle technique.

Lorsque les contrôles approfondis doivent être effectués dans un centre de contrôle ou une installation de contrôle routier désignée, ils le sont dans les plus brefs délais dans l'un des centres ou l'une des installations disponibles les plus proches.

Les unités de contrôle mobiles et les installations de contrôle routier désignées comportent les équipements adaptés à la réalisation de contrôles techniques routiers approfondis, y compris les équipements nécessaires à l'évaluation de l'état et de l'efficacité des freins, de la direction, de la suspension et des nuisances du véhicule comme exigé. Lorsque les unités de contrôle mobiles ou les installations de contrôle routier désignées ne comportent pas les équipements nécessaires au contrôle d'un point mis en évidence lors du contrôle initial, le véhicule est dirigé vers un centre ou une installation de contrôle où ce point peut faire l'objet d'une inspection approfondie.

Art. 17.

(1) Pour chaque contrôle technique routier initial qui est effectué, les informations suivantes sont communiquées au ministre:

- a) le pays d'immatriculation du véhicule;
- b) la catégorie du véhicule;
- c) le résultat du contrôle technique routier initial.

~~Le contrôle technique routier approfondi d'un véhicule donne lieu à l'établissement d'un rapport de contrôle routier conforme au modèle reproduit à l'annexe V.~~ Le contrôle technique approfondi d'un véhicule donne lieu à l'établissement d'un rapport de contrôle routier conforme au modèle reproduit à l'annexe IV. Les déficiences et les non-conformités constatées lors de ce contrôle sont inscrites sur le rapport.

Le rapport est établi en double exemplaire dont l'original est remis au conducteur du véhicule contrôlé et dont la copie est archivée par l'organisme de contrôle technique.

(2) L'organisme de contrôle technique établit en outre des relevés des contrôles techniques routiers effectués et des résultats afférents, qu'il transmet trimestriellement au ministre et à la commission de coordination instituée en vertu du règlement grand-ducal précité du 12 août 2008.

Le ministre conserve ces informations, dans le respect de la législation applicable à la protection des données, pour une durée de trois ans à compter de la date de leur réception.

(3) Le tarif unitaire que l'organisme de contrôle technique est en droit de percevoir du conducteur conformément à l'alinéa 6 du paragraphe 6 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955 est fixé, hors taxe sur la valeur ajoutée, en fonction du nombre d'essieux du véhicule comme suit:

- | | |
|---|-----------|
| 1. Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 2 essieux | 22 euros |
| 2. Contrôle technique routier d'un véhicule ayant 3 essieux | 30 euros. |

Pour les véhicules ayant plus de 3 essieux, le tarif sous 2. est augmenté de 8 euros par essieu supplémentaire.

Les tarifs prévus ci-avant correspondent au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation.

Les tarifs des opérations de contrôle technique routier des véhicules ne présentant aucune déficience ou non-conformité critique ou majeure et qui sont à charge de l'Etat sont arrêtés par voie de contrat de gestion à conclure entre l'Etat et l'organisme de contrôle technique désigné en vertu de l'article 13.

Chapitre 6.- Les conditions à respecter par les organismes de contrôle technique

Art. 18.

Le système d'assurance qualité dont doit justifier tout organisme de contrôle technique requiert son accréditation selon la norme ISO-CEI 17020.

Pour ce qui est de l'indépendance de l'organisme, l'accréditation a lieu sur base de l'annexe A de cette norme.

Par ailleurs, l'organisme de contrôle est tenu de soumettre à ses clients, suivant une méthode statistique adéquate, un questionnaire aux fins d'une évaluation par les clients des modalités et de la qualité des services dispensés par lui. Par ailleurs il effectue régulièrement et au moins une fois par an une synthèse des réponses reçues qu'il communique au ministre. Celui-ci peut faire vérifier sur place l'exactitude des données fournies; à ces fins l'organisme de contrôle doit garder pendant au moins deux ans l'ensemble des questionnaires remplis par ses clients.

Art. 19.

Les organismes de contrôle technique sont tenus d'informer le ministre des tarifs appliqués ainsi que de toute modification qu'ils y apportent.

Ils doivent publier les tarifs appliqués sur leur site Internet et en assurer l'affichage dans le ou les centres de contrôle exploités, à un endroit visible situé en amont de l'accès aux postes de contrôle technique.

Art. 20.

~~La mise à disposition par l'organisme de contrôle technique de ses inspecteurs à un tiers, dont question au paragraphe 7 de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, fait l'objet d'une convention signée entre l'organisme de contrôle technique et le tiers et dont le modèle-type est arrêté à l'annexe VI.~~ La mise à disposition par l'organisme de contrôle technique de ses inspecteurs à un tiers, dont question au paragraphe 7 de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, fait l'objet d'une convention signée entre l'organisme de contrôle technique et le tiers dont le modèle-type est arrêté à l'annexe V.

Cette mise à disposition est facturée au tiers sur base d'un prix forfaitaire, hors taxe sur la valeur ajoutée, de 5,69 euros par inspecteur et par demi-heure entamée, correspondant au nombre 100 de l'indice des prix à la consommation. Ce tarif est calculé à partir de l'heure d'arrivée de l'inspecteur de contrôle technique à l'atelier du tiers jusqu'à l'heure de départ.

Chapitre 7.- La commission du contrôle technique

Art. 21.

(1) La commission du contrôle technique instituée en vertu de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, a pour mission d'instruire les demandes en vue de l'obtention ou de la modification de l'agrément comme organisme de contrôle technique et d'émettre un avis motivé au ministre.

Ladite commission a également comme attributions:

1. de vérifier si les conditions à la base de la délivrance de l'agrément comme organisme de contrôle technique sont remplies;
2. d'instruire les dossiers en relation avec les recours introduits contre une décision d'un organisme de contrôle technique;

3. d'effectuer les enquêtes administratives en vue d'une décision ministérielle de suspension ou de retrait de l'agrément comme organisme de contrôle technique;
4. d'instruire les dossiers et d'émettre un avis en vue d'une décision ministérielle de retrait, de limitation de la durée de validité ainsi que de refus d'octroi ou de renouvellement de l'agrément comme inspecteur de contrôle technique.

(2) Dans le cadre des attributions dont question au point 4. de l'alinéa 2 du paragraphe 1er, la commission a pour mission d'instruire le dossier, d'entendre les intéressés dans leurs explications et moyens de défense, de dresser un procès-verbal et d'émettre un avis motivé au ministre.

A ces fins, le ministre adresse quinze jours au moins avant la séance de la commission une convocation par lettre recommandée à l'intéressé, l'invitant à s'y présenter.

Si l'intéressé ne comparaît pas devant la commission malgré deux convocations par lettre recommandée, la commission procède par défaut.

Le ministre prend sa décision sur le vu de l'avis motivé de la commission.

L'arrêté ministériel portant décision du ministre est communiqué à l'intéressé sous pli fermé et recommandé, avec avis de réception.

En cas de retrait de l'agrément comme inspecteur de contrôle technique, l'intéressé doit restituer son agrément au ministre. L'arrêté ministériel de retrait de l'agrément devient effectif le jour de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, l'arrêté ministériel lui est notifié par la Police grand-ducale à la demande du ministre. Cette notification comporte l'obligation pour la personne intéressée de remettre son agrément aux membres de la Police grand-ducale, chargés de l'exécution de l'arrêté ministériel qui devient effectif le jour de la notification.

Si l'arrêté ministériel porte limitation de la durée de validité de l'agrément, l'intéressé est tenu de faire inscrire la mention de la décision sur son agrément endéans les quinze jours suivant la remise de la lettre recommandée. L'arrêté ministériel devient effectif respectivement le jour de l'inscription de la mention restrictive ou, à défaut, quinze jours après la date de l'acceptation de la lettre recommandée. Si l'intéressé refuse d'accepter le pli recommandé, ou qu'il omet de le retirer dans le délai lui indiqué par les services postaux, l'arrêté ministériel lui est notifié par la Police grand-ducale dans les conditions de l'alinéa 6. Il devient effectif au jour de cette notification.

(3) Le ministre nomme les membres de la commission du contrôle technique. La commission se compose:

- d'un représentant du ministre;
- d'un représentant proposé par le ministre ayant l'Economie dans ses attributions;
- d'un représentant proposé par le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions;
- d'un représentant proposé par la confédération luxembourgeoise du commerce;
- d'un représentant proposé par la fédération des artisans.

Dans le cadre des attributions dont question au point 4 de l'alinéa 2 du paragraphe 1er, la commission se compose exclusivement des membres représentant respectivement le ministre et le ministre ayant la Formation professionnelle dans ses attributions.

A chaque membre effectif de la commission est adjoint un membre suppléant appelé à le remplacer en cas d'empêchement.

La commission est assistée par un secrétaire. Dans le cadre des missions lui conférées, elle peut s'entourer de toutes les pièces et informations requises et peut s'adjoindre des experts à titre consultatif.

La présidence de la commission est assurée par le représentant du ministre.

La commission délibère valablement si au moins trois membres sont présents. Les membres de la commission ne peuvent prendre part aux délibérations en relation avec les missions et attributions de la commission dont question au paragraphe 1er, si un de leurs parents ou alliés jusqu'au quatrième degré ou leur partenaire au sens de la loi modifiée du 9 juillet 2004 relative aux effets légaux de certains partenariats, sont concernés.

Les membres et le secrétaire de la commission bénéficient d'une indemnité de 40 euros par session.

(4) Conformément aux paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 4ter de la loi précitée du 14 février 1955, les frais relatifs à l'instruction des dossiers sont fixés comme suit:

- | | |
|---|---------------|
| 1. Délivrance d'un agrément comme organisme de contrôle technique | 7 .500 euros |
| 2. Modification d'un agrément | 1 .500 euros |
| 3. Vérification des conditions d'un agrément | 3 .000 euros. |

Les frais d'éventuels experts ne sont pas compris dans les tarifs sous 1., 2., et 3.

Chapitre 8.- Dispositions finales

Art. 22.

Les définitions et les catégorisations reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 s'appliquent au présent règlement.

Art. 23.

Le règlement grand-ducal modifié du 12 août 2008 précité est modifié comme suit:

(1) A l'article 6, le dernier alinéa est remplacé par le libellé suivant:

La Commission coordonne en outre l'organisation d'un nombre suffisant de contrôles techniques routiers de manière à atteindre l'objectif visé à l'article 5 de la directive 2014/47/UE du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 relatif au contrôle technique routier des véhicules utilitaires circulant dans l'Union, et abrogeant la directive 2000/30/CE, qui sont effectués dans le respect des dispositions prévues à l'article 14 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers et tout en tenant dûment compte de la nécessité de limiter les coûts et les retards occasionnés aux conducteurs et aux entreprises concernées . Chaque année, elle assure également la coordination avec des organismes équivalents dans les autres Etats membres concernés en vue de

l'organisation régulière d'activités de contrôle technique routier concertées. Ces activités peuvent être combinées avec celles prévues à l'article 2, paragraphe (6).

(2) L'article 7 est remplacé par le libellé suivant:

«La Commission centralise les résultats des actions entreprises en application de l'article 6 en vue de la transmission à la Commission européenne des informations prévues à l'article 17, paragraphe 1^{er}, du règlement (CE) n° 561/2006 précité, celles prévues à l'article 57 du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, ainsi que celles qui lui sont communiquées en application de l'article 17 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité.

Les statistiques relevant de l'article 17, paragraphe 1^{er}, du règlement (CE) n° 561/2006 précité doivent respecter les formes prescrites par l'article 3 de la directive 2006/22/CE précitée.

La transmission à la Commission européenne des informations en application de l'article 17 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité respecte les formes prescrites à l'article 20 de la directive 2014/47/UE précité.

Lorsque des déficiences ou non-conformités majeures ou critiques ou des déficiences ou non-conformités entraînant une restriction ou l'interdiction d'exploiter le véhicule sont constatées sur un véhicule qui n'est pas immatriculé au Luxembourg, la Commission notifie au point de contact de l'État membre d'immatriculation du véhicule les résultats de ce contrôle. Cette notification contient notamment les éléments du rapport de contrôle technique routier énumérés ~~à l'annexe V~~ à l'annexe IV du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 précité et est transmise de préférence, à compter du 20 mai 2018, au moyen du registre électronique national visé à l'article 16 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. A la demande du ministre ayant les transports dans ses attributions, la Commission invite l'autorité compétente de cet autre État membre, par l'intermédiaire de son point de contact, à procéder à un nouveau contrôle technique du véhicule. Il en va de même lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé hors de l'Union européenne.

Lorsque des défaillances majeures ou critiques sont constatées sur un véhicule immatriculé au Luxembourg et que la Commission en est informée par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été soumis à un contrôle technique routier, elle avertit le ministre ayant les Transports dans ses attributions des mesures de suivi qui ont été demandées par le point de contact de l'État membre dans lequel le véhicule a été contrôlé. Elle tient informé ledit point de contact des mesures prises sur le plan national contre le propriétaire ou détenteur du véhicule concerné.

D'une manière générale, la Commission assure les échanges d'informations et assiste les points de contact des autres États membres désignés en vertu de l'article 17 de la directive 2014/47/UE précité. »

(3) A l'article 8, les termes «de la Société Nationale de Contrôle Technique » sont remplacés par « du ou des organismes de contrôle technique désignés par le ministre ayant les Transports dans ses attributions à effectuer des opérations de contrôle technique routier ».

(4) Un nouvel article 12bis est inséré derrière l'article 12 avec le libellé suivant:

«(1) A compter du 20 mai 2018, le système de classification par niveau de risque instauré en vertu de l'article 11 est mis à profit aux fins de détermination du niveau de risque des entreprises sur base des informations relatives au nombre et à la gravité des défauts ou non-conformités décrites ~~à l'annexe II du règlement grand-ducal 26 janvier 2016 précité par un règlement ministériel~~ et constatées sur les véhicules visés à l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955, paragraphe 6, alinéa 1, points a), b) et c) et exploités par des entreprises.

Ces données sont introduites dans le système par l'organisme de contrôle technique ayant procédé aux opérations de contrôle technique routier.

(2) La détermination du niveau de risque que présente une entreprise se fonde sur les paramètres suivants:

- nombre de défauts ou non-conformités,
- gravité des défauts ou non-conformités,
- nombre de contrôles techniques routiers,
- facteur temps.

1) Les défauts ou non-conformités sont pondérées en fonction de leur gravité en appliquant les facteurs de gravité suivants:

- défaut ou non-conformité critique = 40
- défaut ou non-conformité majeure = 10
- défaut ou non-conformité mineure = 1.

2) On traduit l'évolution de la situation d'une entreprise (de l'état d'un véhicule) en attribuant un facteur de pondération plus faible aux résultats de contrôle (aux défauts ou non-conformités) plus « anciens » par rapport aux résultats (défauts ou non-conformités) plus « récents »:

- année 1 = 12 derniers mois = facteur 3
- année 2 = 13 à 24 derniers mois = facteur 2
- année 3 = 25 à 36 derniers mois = facteur 1.

Cette pondération sert uniquement à la détermination de la classification globale par niveau de risque.

3) La classification par niveau de risque est déterminée selon les formules suivantes:

a) Formule pour la classification globale par niveau de risque

$$RR = (D_{Y1} \times 3) + (D_{Y2} \times 2) + (D_{Y3} \times 1)$$

$$\frac{\quad}{\# C_{Y1} + \# C_{Y2} + \# C_{Y3}}$$

dans laquelle:

RR = niveau de risque global

I = nombre total de défauts ou non-conformités pour l'année 1, 2, 3

DY1 = (#DD x 40) + (#MaD x 10) + (#MiD x 1) pour l'année 1

. . . = nombre de ...

DD = défauts ou non-conformités critiques

MaD = défauts ou non-conformités majeures

MiD = défauts ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers pour l'année 1, 2, 3

b) Formule pour la classification annuelle par niveau de risque

$$AR = (\#DD \times 40) + (\# MaD \times 10) + (\# MiD \times 1)$$

C

dans laquelle:

AR = niveau de risque annuel

. . . = nombre de ...

DD = défauts ou non-conformités critiques

MaD = défauts ou non-conformités majeures

MiD = défauts ou non-conformités mineures

C = contrôles techniques routiers

Le risque annuel permet d'apprécier l'évolution d'une entreprise au fil des ans .

La classification globale des entreprises (véhicules) par niveau de risque doit être effectuée de façon à parvenir à la répartition suivante des entreprises (véhicules) recensées:

- <30% risque faible
- 30% - 80% risque moyen
- >80% risque élevé. »

Art. 24.

Le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers est abrogé.

Art. 25.

La référence au présent règlement se fait sous la forme suivante: « règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers ».

Art. 26.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Education nationale, de l'Enfance et de la Jeunesse, Notre Ministre des Finances et Notre Ministre de l'Economie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

ANNEXE I

EXIGENCES MINIMALES CONCERNANT LES INSTALLATIONS ET ÉQUIPEMENTS DU CONTRÔLE TECHNIQUE

I. Installations et équipements

Les équipements de contrôle nécessaires dépendent des catégories de véhicule routier à contrôler décrites dans le tableau I.

Les installations et les équipements comprennent au moins :

- 1) l'espace adéquat pour l'évaluation des véhicules, dans le respect des exigences de santé et de sécurité ;
- 2) une allée suffisamment spacieuse pour chaque essai, une fosse ou un pont de levage et, pour les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes, un dispositif de levage du véhicule par l'un des essieux suffisamment éclairé et, le cas échéant, aéré ;
- 3) pour le contrôle de tout véhicule, un banc d'essai de freinage à rouleaux capable de mesurer, afficher et enregistrer les forces de freinage et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatiques, conformément à l'annexe A de la norme ISO 21069-1 consacrée aux exigences techniques des bancs d'essai de freinage à rouleaux ou à des normes équivalentes ;
- 4) 4 pour le contrôle des véhicules ayant une masse maximale autorisée égale ou inférieure à 3,5 tonnes, un banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage, l'effort à la pédale et la pression pneumatique dans les systèmes de freinage pneumatique, ni de les afficher ;

ou

un banc d'essai de freinage à plateau équivalent au banc d'essai de freinage à rouleaux conformément au point 3, éventuellement sans la faculté d'enregistrer les forces de freinage et l'effort à la pédale ni d'afficher la pression pneumatique des systèmes de freinage pneumatiques ;

- 5) un instrument d'enregistrement des décélérations, les instruments de mesure non continue devant enregistrer et stocker les mesures au moins 10 fois par seconde ;
- 6) une installation d'essai des systèmes de freinage pneumatiques tels que les manomètres, les connexions et les flexibles;
- 7) un instrument de mesure de la charge supportée par les essieux/les roues (éventuellement pour mesurer la charge supportée par deux roues, tel que des plateformes pèse-roue et des plateformes pèse-essieu) ;
- 8) un dispositif permettant d'essayer la suspension des essieux (détecteur de jeu dans les roues) sans lever les essieux, respectant les exigences suivantes :
 - a) le dispositif doit être équipé d'au moins deux plateaux motorisés pouvant se mouvoir en sens opposés selon l'axe longitudinal et selon l'axe transversal ;
 - b) le mouvement des plateaux doit pouvoir être commandé par l'opérateur à partir de sa position;
 - c) pour les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes, les plateaux respectent les exigences techniques suivantes :
 - mouvement longitudinal et transversal d'au moins 95 mm,

- vitesse de mouvement longitudinal et transversal comprise entre 5 cm/s et 15 cm/s ;
- 9) un sonomètre de classe II, si le niveau sonore est mesuré ;
- 10) un analyseur de quatre gaz conformément à la directive 2004/22/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 sur les instruments de mesure ;
- 11) un dispositif permettant de mesurer le coefficient d'absorption avec suffisamment de précision ;
- 12) un dispositif permettant de tester le réglage des phares conformément aux dispositions correspondantes de la directive 76/756/CEE, la limite lumière/obscurité devant être facilement reconnaissable à la lueur du jour (sans lumière directe provenant du soleil) ;
- 13) un dispositif permettant de mesurer la profondeur des rainures des pneus ;
- 14) à partir du 20 mai 2023, un dispositif permettant de se connecter à l'interface électronique du véhicule tel qu'un outil d'analyse OBD ;
- 15) un dispositif de détection des fuites de GPL/GNC/GNL ;
- 16) un dispositif pour mesurer la voie « ripomètre ».

Tous les dispositifs susmentionnés peuvent être combinés en un seul dispositif, à condition que cela n'affecte pas la précision de chacun d'entre eux.

II. Étalonnage des équipements de mesure

Sauf dispositions contraires dans la législation de l'Union européenne applicable, l'intervalle entre deux étalonnages ne peut dépasser

- i. 24 mois pour la mesure du poids, de la pression et du niveau sonore,
- ii. 24 mois pour la mesure des forces,
- iii. 12 mois pour la mesure des émissions gazeuses.

TABLEAU I

| Équipement minimal requis pour le contrôle technique | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------------|---|--|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|
| Véhicules | | Catégorie | | Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Masse maximale autorisée | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 1. Motocycles | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | L1e | E | x | | | | | | | | x | x | | x | x | x | | |
| | | L3e,L4e | E | x | | | x | x | | | | x | x | | x | x | x | | |
| | | L3e,L4e | D | x | | | x | x | | | | x | | x | x | x | x | | |
| | | L2e | E | x | x | | x | x | | | | x | x | | x | x | x | | x |
| | | L2e | D | x | x | | x | x | | | | x | | x | x | x | x | | x |
| | | L5e | E | x | x | | x | x | | | x | x | x | | x | x | x | | x |
| | | L5e | D | x | x | | x | x | | | x | x | | x | x | x | x | | x |
| | | L6e | E | x | x | | x | x | | | X | x | x | | x | x | x | | x |
| | | L6e | D | x | x | | x | x | | | x | x | | x | x | x | x | | x |
| | | L7e | E | x | x | | x | x | | | x | x | x | | x | x | x | | x |
| | | L7e | D | x | x | | x | x | | | x | x | | x | x | x | x | | x |
| 2. Véhicules destinés au transport de personnes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Max. 3500 kg | M ₁ ,M ₂ | E | x | x | | x | x | | | x | x | x | | x | x | x | x | x |
| | Max. 3500 kg | M ₁ ,M ₂ | D | x | x | | x | x | | | x | x | | x | x | x | x | | x |
| | > 3500 kg | M ₂ ,M ₃ | E | x | x | x | | x | x | x | x | x | x | | x | x | x | x | x |
| | > 3500 kg | M ₂ ,M ₃ | D | x | x | x | | x | x | x | x | x | | x | x | x | x | | x |

TABLEAU I

| Équipement minimal requis pour le contrôle technique | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--------------------------|--------------------------------------|---|--|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|
| Véhicules | | Catégorie | | Équipement requis pour chaque point énuméré à la section I | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Masse maximale autorisée | | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| 3. Véhicules destinés au transport de marchandises | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Max. 3500 kg | N ₁ | E | x | x | | x | x | | | | x | x | | x | x | x | x | x |
| | Max. 3500 kg | N ₁ | D | x | x | | x | x | | | | x | | x | x | x | x | | x |
| | > 3500 kg | N ₂ , N ₃ | E | x | x | x | | x | x | x | x | x | x | | x | x | x | x | x |
| | > 3500 kg | N ₂ , N ₃ | D | x | x | x | | x | x | x | x | x | | x | x | x | x | | x |
| 4. Véhicules spéciaux dérivés d'un véhicule de catégorie N, T5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Max. 3500 kg | N ₁ | E | x | x | | x | x | | | | x | x | | x | x | x | x | x |
| | Max. 3500 kg | N ₁ | D | x | x | | x | x | | | | x | | x | x | x | x | | x |
| | > 3500 kg | N ₂ , N ₃ , T5 | E | x | x | x | | x | x | x | X | x | x | | x | x | x | x | x |
| | > 3500 kg | N ₂ , N ₃ , T5 | D | x | x | x | | x | x | x | x | x | | x | x | x | x | | x |
| 5. Remorques | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Max. 750 kg | O ₁ | | x | | | | | | | | | | | | x | | | |
| | > 750 à 3500 kg | O ₂ | | x | x | | x | x | | | | | | | | x | | | |
| | > 3500 kg | O ₃ , O ₄ | | x | x | x | | x | x | x | x | | | | | x | | | |

ANNEXE II

EXIGENCES CONCERNANT LE CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE TECHNIQUE APPLICABLES DANS UN CENTRE DE CONTRÔLE TECHNIQUE AINSI QUE LORS D'UN CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER ÉTENDU

1. GÉNÉRALITÉS

La présente annexe indique les systèmes et composants de véhicules à contrôler lors d'un contrôle technique ainsi que lors d'un contrôle technique routier étendu. Elle expose en détail les méthodes de contrôle à utiliser et les critères sur lesquels se fonder pour déterminer si l'état du véhicule est acceptable.

Le contrôle porte sur les points énumérés au tableau ci-dessous, pour autant que ceux-ci concernent l'équipement du véhicule testé conformément à la législation applicable en nature de contrôle technique. Le contrôle peut aussi servir à vérifier si les pièces et composants concernés de ce véhicule correspondent aux caractéristiques requises en matière de sécurité et d'environnement qui étaient en vigueur au moment de la réception ou, selon le cas, de l'adaptation.

Les contrôles doivent être effectués à l'aide de techniques et d'équipements actuellement disponibles et sans recourir à des outils pour démonter ou déposer une partie du véhicule.

Lorsque la conception du véhicule ne permet pas l'application des méthodes de contrôle visées dans la présente annexe, le contrôle est effectué conformément aux méthodes de contrôle recommandées par tout autre moyen approprié. Les normes de sécurité et de protection de l'environnement doivent être respectées.

Les « causes de la défectuosité » ne s'appliquent pas lorsqu'elles se réfèrent à des exigences qui n'étaient pas prévues par la législation relative à la réception des véhicules en vigueur à la date de première immatriculation ou de première mise en circulation, ou à des exigences d'adaptation.

Lorsqu'il est indiqué qu'une méthode de contrôle est visuelle, cela signifie que l'inspecteur doit non seulement examiner les points concernés mais également, le cas échéant, manipuler les éléments, évaluer le bruit ou recourir à tout autre moyen d'inspection approprié sans utiliser d'équipement.

2. ÉTENDUE DU CONTRÔLE

Le contrôle couvre les domaines suivants :

0. identification du véhicule ;
1. équipements de freinage ;
2. direction ;
3. visibilité ;
4. éclairage et éléments du circuit électrique ;
5. essieux, roues, pneumatiques, suspension ;
6. châssis et accessoires du châssis ;
7. équipements divers ;
8. nuisances ;
9. contrôles supplémentaires pour les véhicules de transport de passagers des catégories M 2 et M 3.

3. CONTENU ET MÉTHODES DE CONTRÔLE, ÉVALUATION DES DÉFAILLANCES DES VÉHICULES

Le contrôle doit porter sur les points suivants et appliquer les normes minimales et les méthodes recommandées indiquées dans le tableau suivant.

Pour chacun des systèmes et composants du véhicule faisant l'objet d'un contrôle, l'évaluation des défectuosités est effectuée conformément aux critères énoncés dans le tableau, au cas par cas.

Les défauts qui ne sont pas énumérés dans la présente annexe sont évalués en fonction des risques pour la sécurité routière.

4. CONTRÔLE TECHNIQUE

Les points énumérés ci-dessous, qui sont à contrôler lors d'un contrôle technique sont marqués par CT.

5. CONTRÔLE TECHNIQUE ROUTIER

Les points énumérés ci-dessous, qui sont à contrôler lors d'un contrôle technique routier sont marqués par CTR.

Les points qui ne peuvent être vérifiés qu'en utilisant un équipement sont marqués d'un (E). Les points qui ne peuvent être vérifiés que dans une certaine mesure sans utiliser d'équipement sont marqués d'un +(E).

Les contrôles techniques routiers peuvent couvrir les points énumérés dans la présente annexe, qui indique les méthodes de contrôle recommandées qu'il convient d'utiliser. Aucun élément de la présente annexe n'empêche un inspecteur d'employer, le cas échéant, des équipements supplémentaires tels qu'un pont élévateur ou une fosse.

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|-----------------|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE | | | | | | | |
| 0.1. Plaques d'immatriculation (si prévu par les exigences 1) | Contrôle visuel | a) — Plaque(s) manquante(s) ou si mal fixée(s) qu'elle(s) risque(nt) de tomber. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Inscription manquante ou illisible | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Ne correspond pas aux documents du véhicule ou aux registres. | | X | | | CT/CTR |
| | | a.L) — Dimension plaque non conforme à la législation, sauf inscription dans le certificat d'immatriculation | | X | | | CF |
| | | b.L) — Couleur plaque non conforme à la législation | | X | | | CF |
| 0.2. Numéro d'identification, de châssis ou de série du véhicule | Contrôle visuel | a) — Manquant ou introuvable. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Incomplet, illisible, manifestement falsifié ou ne correspondant pas aux documents du véhicule. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Documents du véhicule illisibles ou comportant des imprécisions matérielles. | X(*) | | | | CT/CTR |
| L.0.1 Signe distinctif « L » ancien modèle | Contrôle visuel | a) — Fait défaut/non réglementaire/état | X(*) | | | | CF |
| | Contrôle visuel | Plaquette manquante ou introuvable | | X | | | CF |
| | | Incomplet ou illisible | X | | | | CF |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|-----------------|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| L.0.2-Plaque d'identification du constructeur | | Emplacement ou inscriptions ne correspondent pas aux COC du véhicule ou aux registres | | X | | | CF |
| L.0.4. Affichage et équipements pour véhicule de location avec chauffeur | Contrôle visuel | Mal fixée | X | | | | CF |
| | | Non conforme | | X | | | CF |
| | | Fait défaut | | X | | | CF |
| | | Présence non autorisée | | X | | | CF |
| L.0.5-Equipement | Contrôle visuel | a-1) — Le véhicule ou l'équipement ne répond pas aux exigences nationales sans influence sur la sécurité; | X | | | | CF |
| | | a-2) — Avec influence sur la sécurité. | | X | | | CF |
| L.0.6. Assurance | Contrôle visuel | a) — Défaut d'assurance valable | Contrôle technique refusé | | | | CF |
| L.0.7. Taxe sur les véhicules automoteurs | Contrôle visuel | a) — Défaut d'une preuve de paiement de la taxe sur les véhicules automoteurs | Contrôle technique refusé | | | | CF |
| L.0.8-Licence d'exploitation de taxi | Contrôle visuel | a) — Défaut de licence d'exploitation de taxi valable | Contrôle technique refusé | | | | CF |
| | | | | | | | CF |
| | Contrôle visuel | a) — Non conforme | | X | | | CF |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|---|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| L.0.9 Carnet de métrologie | | b) — Numéro du scellement ne correspond pas aux données du scellement du taximètre ou du carnet métrologique | | X | | | CF |
| | | c) — Fait défaut | | X | | | CF |
| L.0.10 Plaque-zone-taxi/plaque-communale | Contrôle visuel | a) — Mal fixée | X | | | | CF |
| | | b) — Fait défaut | | X | | | CF |
| | | c) — Non conforme | | | X | | CF |
| L.0.11 Tableau-taxi | Contrôle visuel | a) — Mal fixé | X | | | | CF |
| | | b) — Fait défaut | | X | | | CF |
| | | c) — Non conforme | | | X | | CF |
| L.0.12 Affiche des tarifs | Contrôle visuel | a) — Mal fixée | X | | | | CF |
| | | b) — Fait défaut | | X | | | CF |
| | | c) — Non conforme | | | X | | CF |
| 1. — ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE | | | | | | | |
| 1.1. — État mécanique et fonctionnement | | | | | | | |
| 1.1.1. Pivot de la pédale ou du levier | Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. | a) — Pivot trop serré. | | X | | | CF/CTR |
| | | b) — Usure fortement avancée ou jeu. | | X | | | CF/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| à main de frein de service | Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur éteint. | | | | | | |
| 1.1.2. État et course de la pédale ou du levier à main du dispositif de freinage | <p>Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage.</p> <p>Note: Les véhicules équipés de systèmes de freinage assistés doivent être contrôlés avec le moteur à l'arrêt.</p> | a-1) — Course trop grande, réserve de course insuffisante. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Le freinage ne peut pas être appliqué pleinement ou est bloqué. | | | X | | CTR |
| | | b-1) — Dégagement du frein rendu difficile. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Fonctionnalité réduite. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Caoutchouc de la pédale de frein, manquant, mal fixé ou usé. | | X | | | CT/CTR |
| 1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs | <p>Contrôle visuel des éléments à la pression normale de fonctionnement. Vérification du temps nécessaire pour que le vide ou la pression d'air atteigne une valeur de fonctionnement sûre et du fonctionnement du dispositif d'alerte, de la soupape de protection multicircuits et de la soupape de surpression.</p> | a-1) — Pression insuffisante pour assurer un freinage répété au moins quatre actionnements après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger"). | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Au moins deux actionnements de freins après déclenchement du signal avertisseur (ou lorsque le manomètre se trouve dans la zone "danger"). | | | X | | CT/CTR |
| | | b) — Le temps nécessaire pour obtenir une pression ou un vide d'une valeur de fonctionnement sûr est trop long par rapport aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|---|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | c) — La valve de protection à circuits multiples et le clapet de décharge ne fonctionnent pas. | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Fuite d'air provoquant une chute de pression sensible ou fuites d'air perceptibles. | | X | | | CT/CTR |
| | | e-1) — Dommage externe susceptible de nuire au bon fonctionnement du système de freinage. | | X | | | CT/CTR |
| | | e-2) — Performances du frein de secours insuffisantes. | | | X | | CT/CTR |
| 1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse | Contrôle fonctionnel. | a-1) — Dysfonctionnement ou défectuosité du manomètre ou de l'indicateur. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Faible pression non détectable. | | X | | | CT/CTR |
| 1.1.5. Robinet de freinage à main | Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. | a) — Robinet fissuré, endommagé ou présentant une usure fortement avancée. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Manque de fiabilité de la commande de la valve ou défaut de la valve de nature à compromettre la sécurité. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Connexions mal fixées ou mauvaise étanchéité dans le système. | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Mauvais fonctionnement. | | X | | | CT/CTR |
| | | a) — Verrouillage insuffisant. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|---|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 1.1.6. Commande du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage, frein de stationnement électronique | Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. | b-1) — Usure au niveau de l'axe du levier ou du mécanisme du levier à cliquet. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Usure excessive. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Course trop longue (réglage incorrect). | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Actionneur manquant, endommagé ou ne fonctionnant pas. | | X | | | CT/CTR |
| | | e) — Mauvais fonctionnement, signal avertisseur indiquant un dysfonctionnement. | | X | | | CT/CTR |
| 1.1.7. Valves de freinage (robinets commandés au pied, soupape d'échappement rapide, régulateurs de pression) | Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage. | a-1) — Valve endommagée ou fuite d'air excessive | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Fonctionnalité réduite. | | | X | | CT/CTR |
| | | b) — Pertes d'huile trop importantes au niveau du compresseur. | X | | | | CT/CTR |
| | | c) — Manque de fiabilité de la valve ou valve mal montée. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-1) — Fuite ou perte de liquide hydraulique. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Fonctionnalité réduite. | | | X | | CT/CTR |
| 1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque | Déconnexion et reconnexion de l'accouplement du système de | a-1) — Robinets ou valve à fermeture automatique défectueux. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Fonctionnalité réduite. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| (électriques et pneumatiques) | freinage entre le véhicule tracteur et la remorque. | b-1) — Manque de fiabilité du robinet ou de la valve ou valve mal montée. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Fonctionnalité réduite. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Étanchéité insuffisante. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Fonctionnalité réduite. | | | X | | CT/CTR |
| | | d-1) — Ne fonctionnent pas correctement. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Fonctionnement du frein affecté. | | | X | | CT/CTR |
| 1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression | Contrôle visuel | a-1) — Réservoir légèrement endommagé ou présentant une légère corrosion. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Réservoir gravement endommagé. Corrosion ou fuite. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Fonctionnement du purgeur affecté. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Purgeur inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Manque de fiabilité du réservoir ou réservoir mal monté. | | X | | | CT/CTR |
| 1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître cylindre | Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible. | a-1) — Dispositif de freinage assisté défectueux ou inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Ne fonctionne pas. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--------------------------------------|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| (systèmes hydrauliques) | | b-1) — Maître-cylindre défectueux, mais freinage toujours opérant. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Maître-cylindre défectueux ou non étanche. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Fixation insuffisante du maître-cylindre, mais frein toujours opérant. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Fixation insuffisante du maître-cylindre. | | | X | | CT/CTR |
| | | d-1) — Niveau insuffisant du liquide de frein sous la marque MIN. | X | | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Niveau du liquide de frein largement sous la marque MIN. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-3) — Pas de liquide de frein visible. | | | X | | CT/CTR |
| | | e) — Capuchon du réservoir du maître-cylindre manquant. | X | | | | CT/CTR |
| | | f) — Témoin du liquide des freins allumé ou défectueux. | X | | | | CT/CTR |
| | | g) — Fonctionnement défectueux du dispositif avertisseur en cas de niveau insuffisant du liquide. | X | | | | CT/CTR |
| 1.1.11. Conduites rigides des freins | Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible. | a) — Risque imminent de défaillance ou de rupture. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins pneumatiques). | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|------------------------------|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | b-2) — Manque d'étanchéité des conduites ou des raccords (freins hydrauliques). | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Endommagement ou corrosion excessive des conduites. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Affectant le fonctionnement des freins par blocage ou risque imminent de perte d'étanchéité. | | | X | | CT/CTR |
| | | d-1) — Conduites mal placées | X | | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Risques d'endommagement. | | X | | | CT/CTR |
| 1.1.12. Flexibles des freins | Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible. | a) — Risque imminent de défaillance ou de rupture. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Endommagement, points de friction, flexibles torsadés ou trop courts. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Flexibles endommagés ou frottant contre une autre pièce. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins pneumatiques). | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Manque d'étanchéité des flexibles ou des raccords (freins hydrauliques). | | | X | | CT/CTR |
| | | d-1) — Gonflement excessif des flexibles par mise sous pression. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Câble altéré. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|-----------------|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | e) — Flexibles poreux. | | X | | | CT/CTR |
| 1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins | Contrôle visuel | a-1) — Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum atteinte) | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Usure excessive de la garniture ou de la plaquette. (marque minimum non visible) | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Garnitures ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Performances de freinage réduites. | | | X | | CT/CTR |
| | | c) — Garnitures ou plaquettes absentes ou mal montées. | | | X | | CT/CTR |
| 1.1.14. Tambours de freins, disques de freins | Contrôle visuel | a-1) — Disque ou tambour usé. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Disque ou tambour excessivement usé, excessivement rayé, fissuré, mal fixé ou cassé. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Tambours ou disques encrassés par de l'huile, de la graisse, etc. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Performances de freinage réduites. | | | X | | CT/CTR |
| | | c) — Absence de tambour ou de disque. | | | X | | CT/CTR |
| | | d) — Plateau/Flasque mal fixé. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-1) — Câbles endommagés ou flambage. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| 1.1.15. Câbles de freins, timonerie | Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible. | a-2) — Performances de freinage réduites. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Usure ou corrosion fortement avancée de l'élément | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Performances de freinage réduites. | | | X | | CT/CTR |
| | | c) — Défaut des jonctions de câbles ou de tringles de nature à compromettre la sécurité. | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Fixation des câbles défectueuse. | | X | | | CT/CTR |
| | | e) — Entrave du mouvement du système de freinage. | | X | | | CT/CTR |
| | | f) — Mouvement anormal de la timonerie à la suite d'un mauvais réglage ou d'une usure excessive. | | X | | | CT/CTR |
| 1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques) | Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible. | a-1) — Cylindre fissuré ou endommagé. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Performances de freinage réduites. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Étanchéité insuffisante du cylindre. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Performances de freinage réduites. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Défaut du cylindre compromettant la sécurité ou actionneur mal monté. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Performances de freinage réduites. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | d-1) — Corrosion excessive du cylindre. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Risque de fissure. | | | X | | CT/CTR |
| | | e-1) — Course excessive ou insuffisante du piston ou de la membrane. | | X | | | CT/CTR |
| | | e-2) — Performances de freinage réduites (réserve insuffisante pour le mouvement). | | | X | | CT/CTR |
| | | f-1) — Capuchon anti-poussière endommagé. | X | | | | CT/CTR |
| | | f-2) — Capuchon anti-poussière manquant ou excessivement endommagé. | | X | | | CT/CTR |
| | | a.L-1) — Entrave du mouvement du système de freinage | X | | | | CT |
| | | a.L-2) — Entrave excessive du mouvement du système de freinage | | X | | | CT |
| 1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge | Contrôle visuel des éléments lors de l'actionnement du système de freinage, si possible. | a) — Liaison défectueuse. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Mauvais réglage de la liaison. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Valve grippée ou inopérante. (l'ABS fonctionne) | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Valve grippée ou inopérante. | | | X | | CT/CTR |
| | | d) — Valve manquante. (si requise) | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|---|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | e) — Plaques signalétiques manquantes. | X | | | | CT/CTR |
| | | f) — Données illisibles ou non conformes aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| 1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs | Contrôle visuel | a) — Levier endommagé, grippé ou présentant un mouvement anormal, une usure excessive ou un mauvais réglage. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Levier défectueux. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Mauvais montage ou remontage. | | X | | | CT/CTR |
| 1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif) | Contrôle visuel | a-1) — Mauvais montage ou défaut de connexion. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Fonctionnalité réduite. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Système manifestement défectueux ou manquant. | | X | | | CT/CTR |
| 1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque | Déconnexion de l'accouplement du système de freinage entre le véhicule tracteur et la remorque. | a) — Le frein de la remorque ne s'applique pas, ne serre pas automatiquement lorsque l'accouplement est déconnecté. | | | X | | CT/CTR |
| 1.1.21. Système de freinage complet | Contrôle visuel. | a-1) — D'autres dispositifs (pompe à antigel, dessiccateur d'air, etc.) sont endommagés extérieurement ou présentent une corrosion excessive qui porte atteinte au système de freinage. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | a-2) — Performances de freinage réduites | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Fuite d'air ou d'antigel | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Fonctionnalité du système réduite. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Défaut de tout élément de nature à compromettre la sécurité ou élément mal monté. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-1) — Modification dangereuse d'un élément 2 | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Performances de freinage réduites | | | X | | CT/CTR |
| 1.1.22. Prises d'essai (lorsqu'elles sont installées ou requises sur le véhicule) | Contrôle visuel. | a) — Manquantes. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Endommagées. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Inutilisables ou non étanches. | | X | | | CT/CTR |
| 1.1.23. Frein à inertie | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Efficacité insuffisante. | | X | | | CT/CTR |
| 1.2 Performances et efficacité du frein de service | | | | | | | |
| 1.2.1. Performances (E) | Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela n'est pas possible, essai sur route avec | a-1) — Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|-----------------------|---|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | freinage progressif jusqu'à l'effort maximal. | b-1) — Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 70% de l'effort maximal de l'autre roue. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur. | | | X | | CT/CTR |
| | | c) — Freinage non modérable (broutement)/ Absence de progressivité du freinage. | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Temps de réponse trop long sur l'une des roues. | | X | | | CT/CTR |
| | | e) — Fluctuation excessive de la force de freinage pendant chaque tour de roue complet. | | X | | | CT/CTR |
| 1.2.2. Efficacité (E) | Essai sur un banc d'essai de freinage ou, si cela est impossible pour des raisons techniques, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre enregistreur pour établir le coefficient de freinage (pour CTR voir (12)), par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les semi-remorques, par rapport à la somme des charges autorisées par essieu. | Ne donne pas au moins les valeurs minimales suivantes (1): a-1) — 1. Véhicules immatriculés pour la première fois après le 1er janvier 2012: — catégorie M1: 58 % — catégories M2 et M3: 50 % — catégorie N1: 50 % — catégories N2 et N3: 50 % | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------|---|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | <p>Les véhicules ou les remorques dont la masse maximale admissible dépasse 3,5 tonnes doivent être contrôlés conformément aux normes indiquées dans l'ISO 21069 ou selon des méthodes équivalentes.</p> <p>Les essais sur route doivent être réalisés par temps sec sur une route droite et plane.</p> | <p>— catégories O2, O3 et O4</p> <p>— pour les semi-remorques: 45% (2)</p> <p>— pour les semi-remorques plateaux: 50%</p> | | | | | |
| | | <p>a-2) 2. Véhicules immatriculés pour la première fois avant le 1er janvier 2012:</p> <p>— catégories M1, M2 et M3: 50% (3)</p> <p>— catégorie N1: 45%</p> <p>— catégories N2 et N3: 43% (4)</p> <p>— catégories O2, O3 et O4: 40% (5)</p> | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|---|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | a-3) — 3. Autres catégories — catégories L (les deux freins ensemble): — catégorie L1e: 42 % — catégories L2e, L6e: 40 % — catégorie L3e: 50 % — catégorie L4e: 46 % catégories L5e, L7e: 44 % catégories L (freins arrière): toutes les catégories: 25% de la masse totale du véhicule. | | X | | | CT |
| | | a-4) — Moins de 50 % des valeurs ci-dessus sont atteintes. | | | X | | CT/CTR |
| 1.3. — Performances et efficacité du frein de secours (si assuré par un système séparé) | | | | | | | |
| 1.3.1. Performance (E) | Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser | a-1) — Effort de freinage insuffisant sur une ou plusieurs roues. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Effort de freinage inexistant sur une ou plusieurs roues. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|---|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | la méthode indiquée au point 1.2.1. | b-1) — L'effort de freinage d'une roue est inférieur à 70 % de l'effort maximal d'une autre roue du même essieu. Ou, en cas d'essai sur route: déport excessif du véhicule. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Effort de freinage de la roue la moins freinée de l'essieu inférieur à 50% de l'effort maximal de l'autre roue, en cas d'essieu directeur. | | | X | | CT/CTR |
| | | c) — Freinage non modérable (broutement). | | X | | | CT/CTR |
| 1.3.2. Efficacité (E) | Si le système de freinage de secours est séparé du système de freinage de service, il faut utiliser la méthode indiquée au point 1.2.2. | a-1) — L'effort de freinage est inférieur à 50 % (6) (pour CTR voir (13)) de la capacité du frein de service définie au point 1.2.2 par rapport à la masse maximale autorisée. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes. | | | X | | CT/CTR |
| 1.4. — Performances et efficacité du frein de stationnement | | | | | | | |
| 1.4.1. Performance (E) | Appliquer le frein durant un essai sur un banc d'essai de freinage. | a-1) — Frein inopérant d'un côté ou, dans le cas d'un essai sur route, déport excessif du véhicule. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage visées au point 1.4.2. sont atteintes par rapport à la masse du véhicule pendant l'essai. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| 1.4.2. Efficacité (E) | Essai sur un banc d'essai de freinage. Si ce n'est pas possible, essai sur route à l'aide d'un décéléromètre indicateur ou enregistreur ou avec le véhicule roulant sur une pente de gradient connu. | a-1) — Ne donne pas pour tous les véhicules un coefficient de freinage d'au moins 16 % par rapport à la masse maximale autorisée ou, pour les véhicules à moteur, d'au moins 12 % par rapport à la masse maximale autorisée de l'ensemble du véhicule, si celle-ci est la plus élevée. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Moins de 50 % des valeurs de l'effort de freinage ci-dessus sont atteintes en rapport avec la masse du véhicule durant l'essai. | | | X | | CT/CTR |
| 1.5. Performance du système de freinage d'endurance | Contrôle visuel et, lorsque c'est possible, essai visant à déterminer si le système fonctionne. | a) — Absence de progressivité (non applicable au frein sur échappement). | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Le système ne fonctionne pas. | | X | | | CT/CTR |
| 1.6. Système antiblocage (ABS) | Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule. | a) — Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Câblage endommagé. | | X | | | CT/CTR |
| | | e) — Autres composants manquants ou endommagés. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|---|-----------------------------|--------|----------|-------------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | f) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20 mai 2023 | CT/CTR |
| 1.7. Système de freinage électronique (EBS) | Contrôle visuel et contrôle du dispositif d'alerte et/ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule. | a) — Mauvais fonctionnement du dispositif d'alerte. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Le dispositif d'alerte indique un mauvais fonctionnement du système. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20 mai 2023 | CT/CTR |
| | | d) — Connexion entre le véhicule tracteur et la remorque incompatible ou absente | | | X | | CTR |
| 1.8 Liquide de frein | Contrôle visuel. | a-1) — Liquide de frein contaminé ou sédimenté. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Risque imminent de défaillance. | | | X | | CT/CTR |
| 2. — DIRECTION | | | | | | | |
| 2.1. — État mécanique | | | | | | | |
| 2.1.1. État de la direction | Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues hors sol ou sur des plaques tournantes, tourner le volant de butée à | a) — Conduite dure. | | X | | | CT |
| | | b-1) — Axe de secteur tordu ou cannelures usées. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Fonctionnalité affectée / réduite. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Usure excessive de l'axe de secteur. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|---|-----------------------------|---------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | butée. Contrôle visuel du fonctionnement de la direction. | c-2) — Fonctionnalité affectée / réduite. | | | X | | CT/CTR |
| | | d-1) — Mouvement excessif de l'axe de secteur. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Fonctionnalité affectée / réduite. | | | X | | CT/CTR |
| | | e-1) — Manque d'étanchéité. | X (CT) | X (CTR) | | | CT/CTR |
| | | e-2) — Formation de gouttelettes. | | X (CT) | X (CTR) | | CT/CTR |
| 2.1.2. Fixation du boîtier de direction | Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur avec le poids des roues reposant sur le sol, tourner le volant ou le guidon dans le sens des aiguilles d'une montre puis en sens inverse, ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel de la fixation du boîtier de direction au châssis. | a-1) — Mauvaise fixation du boîtier de direction. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Fixations dangereusement mal attachées ou jeu par rapport au châssis/à la carrosserie visible. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Ovalisation des trous de fixation dans le châssis. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Fixations gravement affectées. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Boulons de fixation manquants ou fêlés. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Fixations gravement affectées. | | | X | | CT/CTR |
| | | d-1) — Boîtier de direction fêlé. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Stabilité ou fixation du boîtier affectée. | | | X | | CT/CTR |
| | Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur | a-1) — Jeu entre des organes qui devraient être fixes. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Jeu excessif ou risque de dissociation | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 2.1.3. État de la timonerie de direction | le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté. | b-1) — Usure excessive des articulations. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Risque très grave de détachement. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Fêlure ou déformation d'un élément. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Fonctionnement affecté. | | | X | | CT/CTR |
| | | d) — Absence de dispositifs de verrouillage. | | X | | | CT/CTR |
| | | e) — Désalignement d'éléments (par exemple barre d'accouplement ou barre de direction). | | X | | | CT/CTR |
| | | f-1) — Modification présentant un risque 2. | | X | | | CT/CTR |
| | | f-2) — Fonctionnement affecté. | | | X | | CT/CTR |
| | | g-1) — Capuchon anti-poussière endommagé ou détérioré. | X | | | | CT/CTR |
| | | g-2) — Capuchon antipoussière manquant ou gravement détérioré. | | X | | | CT/CTR |
| 2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction | Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, les roues reposant sur le sol, tourner le volant alternativement dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse ou en utilisant un détecteur de jeu spécialement | a) — Frottement d'une partie mobile de la timonerie contre une partie fixe du châssis. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Butées inopérantes ou manquantes. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------------------------|---|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | adapté. Contrôle visuel des éléments de la direction en vue de déceler de l'usure, des fêlures et d'évaluer la sûreté. | | | | | | |
| 2.1.5. Direction assistée | Vérifier l'étanchéité du circuit de direction et le niveau de liquide hydraulique (s'il est visible). Les roues sur le sol et le moteur en marche, vérifier le fonctionnement de la direction assistée. | a) — Fuite de liquide ou fonctions affectées. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Niveau insuffisant du liquide (sous la marque MIN). | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Réservoir insuffisant | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Mécanisme inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Direction touchée. | | | X | | CT/CTR |
| | | d-1) — Mécanisme fêlé ou peu fiable. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Direction touchée. | | | X | | CT/CTR |
| | | e-1) — Élément faussé ou frottant contre une autre pièce. | | X | | | CT/CTR |
| | | e-2) — Direction touchée. | | | X | | CT/CTR |
| | | f-1) — Modification présentant un risque 2. | | X | | | CT/CTR |
| | | f-2) — Direction touchée. | | | X | | CT/CTR |
| | | g-1) — Endommagement ou corrosion excessive de câbles ou de flexibles. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | g-2) — Direction touchée. | | | X | | CT/CTR |
| 2.2. — Volant, colonne et guidon | | | | | | | |
| 2.2.1. État du volant ou du guidon | Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels. | a-1) — Le mouvement relatif entre le volant et la colonne dénote une mauvaise fixation. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Risque très grave de détachement. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Absence de dispositif de retenue sur le moyeu du volant. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Risque très grave de détachement. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Fêlure ou mauvaise fixation du moyeu, de la couronne ou des rayons du volant. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Risque très grave de détachement. | | | X | | CT/CTR |
| | | d) — Modification présentant un risque 2. | | X | | | CTR |
| 2.2.2 Colonne/fourches de direction et amortisseurs de direction | Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur et la masse du véhicule reposant sur le sol, alternativement pousser et tirer le volant de direction dans l'axe de la colonne et pousser le volant/guidon dans différentes | a) — Mouvement excessif du centre du volant vers le bas ou le haut. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Mouvement excessif du haut de la colonne par rapport à l'axe de la colonne. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Raccord souple détérioré. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-1) — Mauvaise fixation. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|---|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | directions perpendiculairement à la colonne/fourche. Contrôle visuel du jeu, état des raccords souples ou des joints universels. | d-2) — Risque très grave de détachement. | | | X | | CT/CTR |
| | | e) — Modification présentant un risque 2 | | | X | | CT/CTR |
| 2.3. Jeu dans la direction | Le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, la masse du véhicule reposant sur les roues, le moteur en marche, si possible pour les véhicules à direction assistée et les roues droites, tourner légèrement le volant dans le sens des aiguilles d'une montre et en sens inverse aussi loin que possible sans déplacement des roues. Contrôle visuel du mouvement libre. | a-1) — Jeu excessif dans la direction (par exemple, mouvement d'un point de la couronne dépassant un cinquième du diamètre du volant ou non conforme aux exigences 1). | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Sécurité de la direction compromise. | | | X | | CT/CTR |
| 2.4. Parallélisme | Contrôle du parallélisme des roues directrices à l'aide d'un équipement approprié (contrôle par ripomètre). | a-1) — Défaut manifeste d'alignement. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle perturbée. | | X | | | CT/CTR |
| 2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque | Contrôle visuel ou utilisation d'un détecteur de jeu spécialement adapté. | a-1) — Élément légèrement endommagé. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Élément fortement endommagé ou fissuré. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Jeu excessif. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|---|---|-----------------------------|--------|----------|-------------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | b-1) — Conduite en ligne droite touchée; stabilité directionnelle altérée. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Mauvaise fixation. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Fixations gravement affectées. | | | X | | CT/CTR |
| 2.6. Direction assistée électronique (EPS) | Contrôle visuel et contrôle de la cohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues lors de l'arrêt et de la mise en marche du moteur, et/ou lors de l'utilisation de l'interface électronique du véhicule | a) — L'indicateur de dysfonctionnement de l'EPS fait état d'une défaillance du système. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Incohérence entre l'angle du volant et l'angle des roues. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Direction affectée. | | | X | | CT/CTR |
| | | c) — L'assistance ne fonctionne pas. | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20 mai 2023 | CT/CTR |
| 3. — VISIBILITÉ | | | | | | | |
| 3.1. Champ de vision | Contrôle visuel depuis le siège du conducteur. | a-1) — Obstruction dans le champ de vision du conducteur affectant la vue frontale ou latérale. (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise) | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|-----------------|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| 3.2. État des vitrages | Contrôle visuel | a-1) — Vitre ou panneau transparent (si autorisé) fissuré ou décoloré (hors de la zone de balayage des essuie-glaces du pare-brise) | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Vitre ou panneau transparent (y compris les films réfléchissants ou teintés) non conforme aux exigences(1), (en dehors de la zone balayée par les essuie-glaces). | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — À l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces ou rétroviseurs extérieurs non visibles. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Vitre ou panneau transparent dans un état inacceptable. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Visibilité fortement entravée à l'intérieur de la zone balayée par les essuie-glaces. | | | | X | CT/CTR |
| 3.3. Miroirs ou dispositifs rétroviseurs | Contrôle visuel | a-1) — Miroir ou dispositif manquant ou fixé de manière non conforme aux exigences 1. (au moins deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles) | X (CTR) | X (CT) | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Moins de deux possibilités de dispositifs rétroviseurs disponibles. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | b-1) — Miroir ou dispositif légèrement endommagé ou mal fixé. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Miroir ou dispositif inopérant, fortement endommagé ou mal fixé. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Champ de vision nécessaire non couvert. | | X | | | CT/CTR |
| 3.4. Essuie-glace | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Essuie-glace inopérant ou manquant, ou non conforme aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Balai d'essuie-glace défectueux. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Balai d'essuie-glace manquant ou manifestement défectueux. | | X | | | CT/CTR |
| 3.5. Lave-glace du pare-brise | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Mauvais fonctionnement du lave-glace (liquide de lave-glace insuffisant mais pompe fonctionnelle ou jets mal alignés). | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Lave-glace inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| 3.6. Système de désembuage | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Système inopérant ou manifestement défectueux. | X | | | | CT/CTR |
| 4. — FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE | | | | | | | |
| 4.1. — Phares | | | | | | | |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|-------------------------------|--|--|-----------------------------|--------|----------|-------------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 4.1.1. État et fonctionnement | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Lampe/source lumineuse défectueuse ou manquante. (Lampes/sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Lampe/source lumineuse unique; si LED, visibilité fortement réduite. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Système de projection légèrement défectueux (réflecteur et glace). | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Système de projection (réflecteur et glace) fortement défectueux ou manquant. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Mauvaise fixation du feu. | | X | | | CT/CTR |
| 4.1.2. Orientation | Déterminer l'orientation horizontale de chaque phare en feu de croisement à l'aide d'un dispositif d'orientation des phares ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule. | a) — L'orientation d'un phare n'est pas dans les limites prescrites par les exigences 1 | | X | | | CT/CTR/CTR |
| | | b) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20 mai 2023 | CT/CTR |
| | | c) — Mauvais montage de la source lumineuse. | | X | | | CTR |
| 4.1.3. Commutation | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule. | a-1) — Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences 1 (nombre de feux allumés en même temps). | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Dépassement de l'intensité lumineuse maximale autorisée à l'avant. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|---|-----------------------------|--------|---------|-------------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | b) — Fonctionnement du dispositif de commande perturbé. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20 mai 2023 | CT/CTR |
| 4.1.4. Conformité avec les exigences 1 | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Source lumineuse et lampe non compatibles. | | X | | | CT/CTR |
| 4.1.5. Dispositifs de réglage de la portée (si obligatoire) | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible, ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule. | a) — Dispositif inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Le dispositif manuel ne peut être actionné depuis le siège du conducteur. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20 mai 2023 | CT/CTR |
| 4.1.6. Lave phares (si obligatoire) | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, si possible. | a-1) — Dispositif inopérant. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Si lampes à décharge gazeuse. | | X | | | CT/CTR |
| 4.2. — Feux de position avant et arrière, feux de gabarit, feux d'encombrement et feux de jour | | | | | | | |
| | | a) — Source lumineuse défectueuse. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 4.2.1. État et fonctionnement | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | b) — Glace défectueuse. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Mauvaise fixation du feu. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Très grand risque de chute. | | X | | | CT/CTR |
| 4.2.2. Commutation | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Les feux de position arrière et latéraux peuvent être éteints lorsque les feux principaux sont allumés. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Fonctionnement du dispositif de commande perturbé. | | X | | | CT/CTR |
| 4.2.3. Conformité avec les exigences 1 | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Présence de produits sur la glace ou la source lumineuse qui réduit manifestement l'intensité lumineuse ou modifie la couleur émise. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Feu rouge à l'avant ou feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|-------------------------------|--|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 4.3. — Feux stop | | | | | | | |
| 4.3.1. État et fonctionnement | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-3) — Toutes les sources lumineuses ne fonctionnent pas. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Glace légèrement défectueuse (pas d'influence sur la lumière émise). | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée). | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Mauvaise fixation du feu. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Très grand risque de chute. | | X | | | CT/CTR |
| 4.3.2. Commutation | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement ou à l'aide de l'interface électronique du véhicule. | a-1) — Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Fonctionnement retardé. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-3) — Totalement inopérante. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|--|-----------------------------|--------|---------|-------------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | b) — Fonctionnement du dispositif de commande perturbé. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20-mai-2023 | CT/CTR |
| | | d) — Les fonctions du voyant du frein de secours sont hors service ou ne fonctionnent pas correctement. | | X | | | CT/CTR |
| 4.3.3. Conformité avec les exigences 1 | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Feu blanc à l'arrière; intensité lumineuse fortement réduite. | | X | | | CT/CTR |
| 4.4. — Indicateur de direction et feux de signal de détresse | | | | | | | |
| 4.4.1. État et fonctionnement | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Source lumineuse défectueuse (sources lumineuses multiples; si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas). | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Source lumineuse unique; si LED, moins de 2/3 fonctionnent. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée). | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | c-1) — Mauvaise fixation du feu. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Très grand risque de chute. | | X | | | CT/CTR |
| 4.4.2. Commutation | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Totalement inopérante. | | X | | | CT/CTR |
| 4.4.3. Conformité avec les exigences 1 | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| 4.4.4. Fréquence de clignotement | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | b) — La vitesse de clignotement n'est pas conforme aux exigences 1 (plus de 25 % de différence). | X | | | | CT/CTR |
| 4.5. — Feux de brouillard avant et arrière | | | | | | | |
| 4.5.1. État et fonctionnement | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Source lumineuse défectueuse. (sources lumineuses multiples: si LED, jusqu'à 1/3 ne fonctionnent pas) | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Source lumineuse unique: si LED, moins de 2/3 fonctionnent. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Glace légèrement défectueuse. (pas d'influence sur la lumière émise). | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Glace fortement défectueuse (lumière émise affectée). | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Mauvaise fixation du feu. | X(*) | | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | c-2) — Très grand risque de chute ou d'éblouissement. | | X | | | CT/CTR |
| 4.5.2. Réglage | Vérification du fonctionnement et vérification à l'aide d'un dispositif d'orientation des feux | a-1) — Mauvaise orientation horizontale d'un feu de brouillard avant lorsque le faisceau lumineux présente une ligne de coupure (ligne de coupure trop basse). | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Ligne de coupure au-dessus de celle des feux de croisement. | | X | | | CT/CTR |
| 4.5.3. Commutation | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Totalement inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| 4.5.4. Conformité avec les exigences 1 | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences 1. | X(CTR) | X(CT) | | | CT/CTR |
| 4.6. — Feu de marche arrière | | | | | | | |
| 4.6.1. État et fonctionnement | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Source lumineuse défectueuse. | X | | | | CT/CTR |
| | | b) — Glace défectueuse. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Mauvaise fixation du feu. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Très grand risque de chute. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 4.6.2. Conformité avec les exigences 1 | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Feu, couleur émise, position, intensité ou marquage non conforme aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| 4.6.3. Commutation | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Le feu de recul peut être allumé sans que la marche arrière soit enclenchée. | | X | | | CT/CTR |
| 4.7. — Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière | | | | | | | |
| 4.7.1. État et fonctionnement | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Le feu émet de la lumière directe ou blanche vers l'arrière. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Source lumineuse défectueuse (source lumineuse multiple). | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Source lumineuse défectueuse (source lumineuse unique). | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Mauvaise fixation du feu. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Très grand risque de chute. | | X | | | CT/CTR |
| 4.7.2. Conformité avec les exigences 1 | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Le commutateur ne fonctionne pas conformément aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| 4.8. — Catadioptres, marquage de visibilité (réfléchissant) et plaques réfléchissantes arrière | | | | | | | |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|--|-----------------------------|---------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| 4.8.1. État | Contrôle visuel | a-1) — Catadioptré défectueux ou endommagé. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Catadioptré touché. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Mauvaise fixation du catadioptré. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Risque de chute. | | X | | | CT/CTR |
| 4.8.2. Conformité avec les exigences 1 | Contrôle visuel | a-1) — Dispositif, couleur émise, position ou intensité non conforme aux exigences 1. | X (CT) | X (CTR) | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Manque ou réfléchit du rouge vers l'avant ou du blanc vers l'arrière. | | X (CT) | X (CTR) | | CT/CTR |
| L.4.8.1 Signalisation du plateau élévateur | Contrôle visuel | a-1) — Nombre insuffisant (feux, cônes ou drapeaux de signalisation) ne créant pas de risque | X | | | | CT |
| | | a-2) — Nombre insuffisant créant un risque | | X | | | CT |
| | | a-3) — Fait défaut | | X | | | CT |
| | | b) — Non conforme | | X | | | CT |
| 4.9. — Témoins obligatoires pour le système d'éclairage | | | | | | | |
| 4.9.1. État et fonctionnement | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Dispositif inopérant. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Ne fonctionne pas pour les feux de route ou les feux de brouillard arrière. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| 4.9.2. Conformité avec les exigences 1 | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Non conformes aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| 4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque | Contrôle visuel: si possible, examiner la continuité électrique de la connexion. | a-1) — Mauvaise fixation des composants fixes. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Douille mal attachée. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Isolation endommagée ou détériorée. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Risque de court-circuit. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Mauvais fonctionnement des connexions électriques de la remorque ou du véhicule tracteur. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Les feux stop de la remorque ne fonctionnent pas du tout. | | | | X | |
| L.4.10 Phares et panneaux d'affichage spéciaux | | | | | | | |
| L.4.10.1 Phare(s) mobile(s) AV/AR | Contrôle visuel | a-1) — Verre légèrement defectueux. (pas d'influence sur la lumière émise). | X(*) | | | | CT |
| | | a-2) — Verre fortement defectueux (lumière émise affectée). | | X | | | CT |
| | | a-3) — Verre fait défaut | | X | | | CT |
| | | b-1) — Mauvaise fixation du feu. | X | | | | CT |
| | | b-2) — Très grand risque de chute. | | X | | | CT |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|-----------------|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | c) — Nombre de feux incorrect | | X | | | CF |
| | | d) — Hors fonctionnement | | X | | | CF |
| | | e) — Couleur non conforme | | X | | | CF |
| | | f) — Branchement ne correspond pas à la réglementation | | X | | | CF |
| | | g) — Présence non autorisée | | X | | | CF |
| L.4.10.2 Gyrophares (Feux clignotants et autres signalisations lumineuses) | Contrôle visuel | a-1) — Verre légèrement defectueux (pas d'influence sur la lumière émise). | X | | | | CF |
| | | a-2) — Verre fortement defectueux (lumière émise affectée). | | X | | | CF |
| | | a-3) — Verre fait défaut | | X | | | CF |
| | | b-1) — Un feu de plusieurs hors service | X | | | | CF |
| | | b-2) — Tous les feux sur le nombre total des feux hors service | | X | | | CF |
| | | c) — Présence non autorisée | | X | | | CF |
| | | d) — Couleur non conforme | | X | | | CF |
| L.4.10.3 Panneau lumineux Taxi | Contrôle visuel | a-1) — Verre légèrement defectueux (pas d'influence sur la lumière émise). | X | | | | CF |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--------------------------|--|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | a-2) — Verre fortement défectueux (lumière émise affectée). | | X | | | CF |
| | | a-3) — Panneau lumineux fait défaut | | X | | | CF |
| | | b) — Couleur non conforme | | X | | | CF |
| | | c) — Verre ou panneau non conforme | | X | | | CF |
| | | d) — Feu hors fonctionnement | | X | | | CF |
| 4.11. Câblage électrique | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, y compris à l'intérieur du compartiment moteur (si applicable). | a-1) — Mauvaise fixation du câblage. | X(*) | | | | CF/CTR |
| | | a-2) — Fixations mal attachées, contact avec des arêtes vives, probabilité de déconnexion. | | X | | | CF/CTR |
| | | a-3) — Câblage risquant de toucher des pièces chaudes, des pièces en rotation ou le sol, connexions (nécessaires au freinage, à la direction) débranchées. | | | X | | CF/CTR |
| | | b-1) — Câblage légèrement détérioré. | X | | | | CF/CTR |
| | | b-2) — Câblage fortement détérioré. | | X | | | CF/CTR |
| | | b-3) — Câblage (nécessaire au freinage, à la direction) extrêmement détérioré. | | | X | | CF/CTR |
| | | c-1) — Isolation endommagée ou détériorée. | X | | | | CF/CTR |
| | | c-2) — Risque de court-circuit. | | X | | | CF/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | c-3) — Risque imminent d'incendie, de formation d'étincelles. | | | X | | CT/CTR |
| 4.12. Feux et catadioptrés non obligatoires | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Feu ou catadioptré non conforme aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Feu émetteur/réflecteur rouge à l'avant ou blanc à l'arrière. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Le fonctionnement du feu n'est pas conforme aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Le nombre de feux fonctionnant simultanément dépasse l'intensité lumineuse autorisée; émission de lumière rouge à l'avant ou de lumière blanche à l'arrière. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Mauvaise fixation du feu ou du catadioptré. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Très grand risque de chute. | | X | | | CT/CTR |
| 4.13. Accumulateur(s) | Contrôle visuel | a-1) — Mauvaise fixation. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Mauvaise fixation; risque de court-circuit. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Manque d'étanchéité. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Perte de substances dangereuses. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Coupe-circuit défectueux (si exigé). | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|---|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | d) — Fusibles défectueux (si exigés). | | X | | | CT/CTR |
| | | e) — Ventilation inadéquate (si exigée). | | X | | | CT/CTR |
| | | a.L) — Batterie déchargée | | X | | | CT |
| 5. — ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION | | | | | | | |
| 5.1. — Essieux | | | | | | | |
| 5.1.1. Essieux +(E) | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. | a) — Essieu fêlé ou déformé. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Mauvaise fixation au véhicule. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Stabilité perturbée, fonctionnement affecté: jeu excessif par rapport aux fixations. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Modification présentant un risque 2. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Stabilité perturbée, fonctionnement affecté, distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule, garde au sol insuffisante. | | | X | | CT/CTR |
| | | a.L-1) — Plaquette d'homologation non lisible | X | | | | CT |
| | | a.L-2) — Plaquette manquante | | X | | | CT |
| | | b.L) — Type non homologué | | X | | | CT |
| 5.1.2. Porte-fusées +(E) | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des | a) — Fusée d'essieu fracturée. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Usure excessive du pivot et/ou des bagues. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|-------------------------------------|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de | b-2) — Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Mouvement excessif entre la fusée et la poutre. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée. | | | X | | CT/CTR |
| | | d-1) — Jeu de la fusée dans l'essieu. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée. | | | X | | CT/CTR |
| 5.1.3. Roulements de roues + (E) | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. Appliquer une force verticale ou latérale sur chaque roue et noter la quantité de mouvement entre la poutre d'essieu et la fusée d'essieu. | a-1) — Jeu excessif dans un roulement de roue. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Stabilité directionnelle perturbée; risque de destruction. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Roulement de roue trop serré, bloqué. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Risque de surchauffe; risque de destruction. | | | X | | CT/CTR |
| 5.2. — Roues et pneus | | | | | | | |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|----------------------|--|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 5.2.1. Moyeu de roue | Contrôle visuel | a-1) — Écrous ou goujons de roue manquants ou desserrés. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Fixation manquante ou mauvaise fixation qui nuit très gravement à la sécurité routière. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Moyeu usé ou endommagé. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Moyeu tellement usé ou endommagé que la fixation des roues n'est plus assurée. | | | X | | CT/CTR |
| | | a-L) — Elargisseur de voie av./arr.: non conformité au procès verbal de réception CEE. | | X | | | CT |
| 5.2.2. Roues | Contrôle visuel des deux côtés de chaque roue, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. | a) — Fêlure ou défaut de soudure. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Mauvais placement des frettes de jante. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Détachement probable. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Roue gravement déformée ou usée. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — La fixation au moyeu n'est plus assurée; la fixation du pneu n'est plus assurée. | | | X | | CT/CTR |
| | | d) — Taille, conception technique, compatibilité ou type de roue non conforme aux exigences 1 et nuisant à la sécurité routière. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|------------------------|---|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| 5.2.3. Pneumatiques | Contrôle visuel de tout le pneumatique, soit par rotation de la roue libre, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou en faisant alternativement avancer et reculer le véhicule au-dessus d'une fosse. | a-1) — La taille, la capacité de charge, la marque de réception ou la catégorie de l'indice de vitesse du pneumatique ne sont pas conformes aux exigences 1 et nuisent à la sécurité routière. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Capacité de charge ou catégorie de l'indice de vitesse insuffisant pour l'utilisation réelle, le pneu touche une partie fixe du véhicule, ce qui compromet la sécurité de la conduite. | | | X | | CT/CTR |
| | | b) — Pneumatiques de taille différente sur un même essieu ou sur des roues jumelées. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Pneumatiques de structure différente (radiale/diagonale) montés sur un même essieu. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-1) — Pneumatique gravement endommagé ou entaillé. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Corde visible ou endommagée. | | | X | | CT/CTR |
| | | e-1) — L'indicateur d'usure de la profondeur des sculptures devient apparent. | | X | | | CT/CTR |
| | | e-2) — La profondeur des sculptures n'est pas conforme aux exigences 1. | | | X | | CT/CTR |
| | | f-1) — Frottement du pneu contre d'autres éléments (dispositifs antiprojections souples). | X | | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | f-2) — Frottement du pneu contre d'autres éléments (sécurité de conduite non compromise). | | X | | | CT/CTR |
| | | g-1) — Pneumatiques retaillés non conformes aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| | | g-2) — Couche de protection de la corde affectée. | | | X | | CT/CTR |
| | | h-1) — Le système de contrôle de la pression des pneumatiques fonctionne mal ou le pneumatique est manifestement sous-gonflé. | X | | | | CT/CTR |
| | | h-2) — Manifestement inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-L) — Pneumatique(s) monté(s) non conforme à la législation/suivant les indications du constructeur (sens de rotation,...) | | X | | | CT |
| 5.3. — Suspension | | | | | | | |
| 5.3.1. Ressorts et stabilisateurs + (E) | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes | a-1) — Mauvaise attache des ressorts au châssis ou à l'essieu. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Jeu visible. Fixations très mal attachées. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Un élément de ressort est endommagé ou fendu. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|---|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | c-1) — Ressort manquant. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Principal ressort (à lame) ou ressorts supplémentaires très gravement affectés. | | | X | | CT/CTR |
| | | d-1) — Modification présentant un risque 2 | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; ressorts inopérants. | | | X | | CT/CTR |
| | | a.L) — Ressort non certifié ou autorisé | | X | | | CT |
| 5.3.2. Amortisseurs | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur, ou à l'aide d'un équipement spécifique, si disponible. | a-1) — Mauvaise attache des amortisseurs au châssis ou à l'essieu. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Amortisseur mal fixé. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Amortisseur endommagé ou donnant des signes de fuite ou de dysfonctionnement grave. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Amortisseur manquant. | | X | | | CTR |
| | | a.L) — Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé. | | X | | | CT |
| 5.3.2.1 Essai de performance d'amortissage | Utilisation d'un équipement spécifique et comparaison des différences entre droite et gauche | a) — Écart significatif entre la droite et la gauche. | | X | | | CT |
| | | b) — Les valeurs minimales indiquées ne sont pas atteintes. | | X | | | CT |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|---|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 5.3.3. Tubes de poussée, jambes de force, triangles et bras de suspension + (E) | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes | a-1) — Mauvaise attache d'un composant au châssis ou à l'essieu. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Élément endommagé ou présentant une corrosion excessive. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Stabilité de l'élément affectée ou élément fêlé. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Modification présentant un risque 2. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Distance insuffisante par rapport aux autres parties du véhicule; dispositif inopérant. | | | X | | CT/CTR |
| 5.3.4. Joints de suspension + (E) | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. Des détecteurs de jeu des roues peuvent être utilisés et sont recommandés pour les véhicules ayant une masse maximale supérieure à 3,5 tonnes. | a-1) — Usure excessive du pivot de fusée et/ou des bagues ou au niveau des joints de suspension. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Risque de jeu; stabilité directionnelle perturbée. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Capuchon antipoussière gravement détérioré. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Capuchon antipoussière manquant ou fêlé. | | X | | | CT/CTR |
| | Contrôle visuel. | a) — Système inutilisable. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|-----------------|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 5.3.5. Suspension pneumatique | | b-1) — Un élément est endommagé, modifié ou détérioré d'une façon susceptible d'altérer le fonctionnement du système. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Fonctionnement du système gravement affecté. | | | X | | CT/CTR |
| | | c) — Fuite audible dans le système. | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Modification présentant un risque. | | X | | | CTR |
| L5.3.1 Suspension avant/arrière, fixation coque | Contrôle visuel | a-1) — Légère corrosion sans risque de perturber le fonctionnement de la suspension. | X | | | | CF |
| | | a-2) — Corrosion avancée avec risque potentiel de défaillance | | X | | | CF |
| | | b-1) — Soudure mal exécutée sans risque de défaillance. | X | | | | CF |
| | | b-2) — Soudure non conforme. | | X | | | CF |
| | | c-1) — Usure importante sans risque de perturbation du bon fonctionnement de la suspension. | X | | | | CF |
| | | c-2) — Usure importante avec risque de défaillance | | X | | | CF |
| | | d-1) — Dissymétrie mineure | X | | | | CF |
| | | d-2) — Dissymétrie majeure | | X | | | CF |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|-----------------|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| L.5.3.2 Balancier | Contrôle visuel | a-1) — Jeu mineur | X | | | | CF |
| | | a-2) — Jeu important | | X | | | CF |
| | | b-1) — Erou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple | X | | | | CF |
| | | b-2) — Erou(s) complètement lâchés | | X | | | CF |
| | | b-3) — Erou(s) de fixation fait (font) défaut | | | X | | CF |
| | | c) — Non conforme | | X | | | CF |
| | | d-1) — Légère corrosion sans risque de perturber le fonctionnement. | X | | | | CF |
| | | d-2) — Corrosion avancée avec risque potentiel de défaillance | | | X | | CF |
| | | e-1) — Légère déformation sans risque de perturber le fonctionnement. | X | | | | CF |
| e-2) — Déformation importante | | | X | | CF | | |
| 6. — CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS | | | | | | | |
| 6.1. — Châssis ou cadre et accessoires | | | | | | | |
| 6.1.1. État général | | a-1) — Légère fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. | | X | | | CF/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont-élévateur. | a-2) — Grave fêlure ou déformation d'un longeron ou d'une traverse. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Mauvaise fixation de plaques de renfort ou d'attaches. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Jeu dans la majorité des fixations; Résistance insuffisante des pièces. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Corrosion excessive affectant la rigidité de l'assemblage | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Résistance insuffisante des pièces. | | | X | | CT/CTR |
| | | a-L) — Contrôle impossible (p.ex. manque de propreté/conditions hygiéniques insuffisantes,...) | Contrôle impossible | | | | CT |
| | | b-L) — Soudage châssis/coque non conforme | | X | | | CT |
| 6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont-élévateur. | a) — Mauvaise fixation ou manque d'étanchéité du système d'échappement. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Pénétration de fumées dans la cabine ou dans l'habitacle du véhicule. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Risque pour la santé des passagers. | | | X | | CT/CTR |
| 6.1.3. Réservoir et conduites de carburant | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont-élévateur, utilisation | a) — Mauvaise fixation du réservoir ou des conduites de carburant, posant un risque particulier d'incendie. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application | |
|--|--|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|--------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | | |
| (y compris le système de réchauffage du réservoir et des conduites de carburant) | de dispositifs de détection des fuites en cas de systèmes GPL/GNC/GNL. | b-1) — Fuite de carburant ou bouchon de remplissage manquant ou inopérant. | | X | | | CT/CTR | |
| | | b-2) — Risques d'incendie; perte excessive de substances dangereuses. | | | X | | CT/CTR | |
| | | c-1) — Conduites abrasées. | X | | | | CT/CTR | |
| | | c-2) — Conduites endommagées. | | X | | | CT/CTR | |
| | | d) — Mauvais fonctionnement du robinet d'arrêt du carburant (si exigé). | | X | | | CT/CTR | |
| | | e) — Risque d'incendie lié: — à une fuite de carburant, — à une mauvaise protection du réservoir de carburant ou du système d'échappement, — à l'état du compartiment moteur. | | | | X | | CT/CTR |
| | | f) — Système GPL/GNC/GNL ou à hydrogène non conforme aux exigences, partie du système défectueuse 1. | | | | X | | CT/CTR |
| | | a.1) — Attestation GPL/GNC/LPG: validité périmée/fait défaut/non conforme. | | | X | | | CT |
| 6.1.4. Pare-chocs, protection latérale | Contrôle visuel | a-1) — Mauvaise fixation ou endommagement susceptible de causer des blessures en cas de contact. | | X | | | CT/CTR | |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|---|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| et dispositifs anti-ancastrement arrière | | a-2) — Chute probable de pièces, fonctionnement gravement affecté. | | | X | | CT/CTR |
| | | b) — Dispositif manifestement non conforme aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| 6.1.5. Support de la roue de secours (le cas échéant) | Contrôle visuel | a) — Support dans un état inacceptable. | X | | | | CT/CTR |
| | | b) — Support fêlé ou mal fixé. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Roue de secours mal attachée au support. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Très grand risque de chute. | | | X | | CT/CTR |
| 6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage + (E) | Contrôle visuel de l'usure et du bon fonctionnement, en prêtant une attention particulière aux éventuels dispositifs de sécurité et/ou en utilisant un instrument de mesure | a-1) — Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si non utilisé). | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Élément endommagé, défectueux ou fissuré (si utilisé). | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Usure excessive d'un élément. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Limite d'usure dépassée. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Mauvaise fixation. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Fixation mal attachée avec un très grand risque de chute. | | | X | | CT/CTR |
| | | d) — Absence ou mauvais fonctionnement d'un dispositif de sécurité. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------------------|-----------------|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | e) — Témoign d'accouplement inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| | | f-1) — Obstruction, hors utilisation, de la plaque d'immatriculation ou d'un feu. | X | | | | CT/CTR |
| | | f-2) — Plaque d'immatriculation illisible. (hors utilisation) | | X | | | CT/CTR |
| | | g-1) — Modification présentant un risque 2 (pièces auxiliaires). | | X | | | CT/CTR |
| | | g-2) — Modification présentant un risque 2 (pièces principales) | | | X | | CT/CTR |
| | | h) — Accouplement trop faible, incompatible, ou dispositif d'attelage non conforme aux exigences. | | X (CT) | X (CTR) | | CT/CTR |
| | | a.L) — Attache remorque/selette du véhicule non agréé | | X | | | CT |
| | | b.L) — Plaquette attache-remorque fait défaut ou illisible | X | | | | CT |
| 6.1.7. Transmission | Contrôle visuel | a-1) — Boulons de fixation desserrés ou manquants | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Boulons de fixation desserrés ou manquants au point de constituer une menace grave pour la sécurité routière. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------|---------|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | b-1) — Usure excessive des roulements de l'arbre de transmission. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Très grand risque de jeu ou de fissure. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Usure excessive des joints universels ou des chaînes/courroies de transmission. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Très grand risque de jeu ou de fissure. | | | X | | CT/CTR |
| | | d-1) — Raccords flexibles détériorés. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Très grand risque de jeu ou de fissure. | | | X | | CT/CTR |
| | | e) — Arbre de transmission endommagé ou déformé. | | X | | | CT/CTR |
| | | f-1) — Cage de roulement fissurée ou mal fixée. | | X | | | CT/CTR |
| | | f-2) — Très grand risque de jeu ou de fissure. | | | X | | CT/CTR |
| | | g-1) — Capuchon anti-poussière gravement détérioré. | X | | | | CT/CTR |
| | | g-2) — Capuchon anti-poussière manquant ou fêlé. | | X | | | CT/CTR |
| | | h) — Modification illégale de la transmission. | | X | | | CT/CTR |
| | | a.L 1) — Fixation de la protection de chaîne de transmission du motocycle endommagée sans risque de se blesse. | X | | | | CT |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------|---------|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | a.L-2) — Avec risque potentiel de se blesser | | | X | | CF |
| | | a.L-3) — Protection fait défaut | | | X | | CF |
| | | b.L-1) — Protection de chaîne de transmission du motorcycle non conforme sans risque de se blesser | | X | | | CF |
| | | b.L-2) — Avec risque de se blesser | | | X | | CF |
| | | c.L-1) — Pignon de transmission du motorcycle légèrement usé sans risque de défaillance | X | | | | CF |
| | | c.L-2) — Pignon de transmission du motorcycle fortement usé avec risque de défaillance | | X | | | CF |
| | | d.L-1) — Pignon de transmission du motorcycle légèrement endommagé sans risque de défaillance | X | | | | CF |
| | | d.L-2) — Pignon de transmission du motorcycle fortement endommagé avec risque de défaillance | | X | | | CF |
| | | e.L-1) — Fonctionnement d'embrayage non progressif | X | | | | CF |
| | | e.L-2) — Course d'actionnement trop importante | | X | | | CF |
| | | f.L) — Pédale d'embrayage non conforme | | X | | | CF |
| | | g.L) — Boite de vitesse ; fixation détériorée, manifestement gravement endommagée | | X | | | CF |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|---|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 6.1.8. Supports de moteur | Contrôle visuel, le véhicule n'étant pas nécessairement placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. | a-1) — Fixations détériorées, manifestement gravement endommagées. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Fixations desserrées ou fêlées. | | | X | | CT/CTR |
| 6.1.9 Performance du moteur | Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique. | a) — Unité de commande modifiée affectant la sécurité et/ou l'environnement. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Modification du moteur affectant la sécurité et/ou l'environnement. | | | X | | CT/CTR |
| L.6.1.1 Point de remorquage avant/arrière à utilisation exclusive en cas de dépannage | Contrôle visuel | a-1) — Léger endommagement sans réduction du fonctionnement | X | | | | CT |
| | | a-2) — Majeur endommagement avec réduction du fonctionnement | | X | | | CT |
| | | b) — Fixation non conforme | | X | | | CT |
| | | c) — Robustesse insuffisante | | X | | | CT |
| | | d) — Fait défaut | | X | | | CT |
| 6.2. — Cabine et carrosserie | | | | | | | |
| 6.2.1. État | Contrôle visuel. | a-1) — Panneau ou élément mal fixé ou endommagé susceptible de provoquer des blessures. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Chute probable. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Montant mal fixé. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|-----------------|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | b-2) — Stabilité compromise. | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Entrée de fumées du moteur ou d'échappement. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Risque pour la santé des passagers. | | | X | | CT/CTR |
| | | d-1) — Modification présentant un risque 2. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Distance insuffisante par rapport aux pièces en rotation ou en mouvement ou par rapport à la route. | | | X | | CT/CTR |
| 6.2.2. Fixation | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. | a-1) — Châssis ou cabine mal fixé. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Stabilité compromise. | | | X | | CT/CTR |
| | | b) — Carrosserie/cabine manifestement mal centrée sur le châssis. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses et si symétrie. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Fixation mauvaise ou manquante de la carrosserie ou de la cabine sur le châssis ou sur les traverses au point de constituer une menace très grave pour la sécurité routière. | | | | X | |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|------------------------------------|--|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | d-1) — Corrosion excessive aux points de fixation sur les caisses autoporteuses. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Stabilité altérée | | | X | | CT/CTR |
| 6.2.3. Porte et poignées de portes | Contrôle visuel | a) — Une portière ne s'ouvre ou ne se ferme pas correctement. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes coulissantes). | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Une portière est susceptible de s'ouvrir inopinément ou ne reste pas fermée (portes pivotantes). | | | X | | CT/CTR |
| | | c-1) — Portière, charnières, serrures ou gâches détériorées. | X | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Portière, charnières, serrures ou gâches manquantes ou mal fixées. | | X | | | CT/CTR |
| 6.2.4. Plancher | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au dessus d'une fosse ou sur un pont élévateur. | a-1) — Plancher mal fixé ou gravement détérioré. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Stabilité insuffisante. | | | X | | CT/CTR |
| 6.2.5. Siège du conducteur | Contrôle visuel | a-1) — Structure du siège défectueuse. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Siège mal fixé. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | b-1) — Mauvais fonctionnement du mécanisme de réglage. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Siège mobile ou dossier impossible à fixer. | | | X | | CT/CTR |
| 6.2.6. Autres sièges | Contrôle visuel | a-1) — Sièges défectueux ou mal fixés (pièces auxiliaires). | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Sièges défectueux ou mal fixés (pièces principales). | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Sièges non montés de façon conforme aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Dépassement du nombre de sièges autorisés; disposition non conforme à la réception. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-L) — Nombre de sièges ne correspond pas avec l'inscription au certificat d'immatriculation | X | | | | CF |
| 6.2.7. Commandes de conduite | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Une commande nécessaire à la conduite sûre du véhicule ne fonctionne pas correctement. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Sécurité compromise. | | | X | | CT/CTR |
| 6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine | Contrôle visuel | a-1) — Marchepied ou anneau de marchepied mal fixé. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Stabilité insuffisante. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|-----------------|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | b) — Marche pied ou anneau dans un état susceptible de blesser les utilisateurs. | | X | | | CT/CTR |
| 6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs | Contrôle visuel | a) — Fixation défectueuse d'un accessoire ou équipement. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Accessoire ou équipement non conforme aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Pièces rapportées risquant de causer des blessures; sécurité compromise. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Équipement hydraulique non étanche. | X | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Perte excessive de substances dangereuses. | | X | | | CT/CTR |
| 6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs anti-projections | Contrôle visuel | a-1) — Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Risque de blessures; risque de chute. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Distance insuffisante avec le pneu / la roue (dispositif anti-projections). | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Distance insuffisante avec le pneu / la roue (ailes). | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Non conformes aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Bandes de roulement insuffisamment couvertes. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------------------------------|---|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 6.2.11 Béquille | Contrôle visuel | a) — Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. | | X | | | CF |
| | | b) — Non conformes aux exigences 1. | | X | | | CF |
| | | c) — Risque de se déplier lorsque le véhicule est en mouvement | | | X | | CF |
| 6.2.12 Poignées et repose-pieds | Contrôle visuel | a) — Manquants, mal fixés ou gravement rouillés. | | X | | | CF |
| | | b) — Non conformes aux exigences 1. | | X | | | CF |
| L.6.2.1 Berceau avant | Contrôle visuel, le véhicule étant placé au-dessus d'une fosse ou sur un pont-élévateur | a-1) — Jeu mineur sans risque de défaillance | X | | | | CF |
| | | a-2) — Jeu important sans risque de défaillance | | X | | | CF |
| | | a-3) — Jeu important avec risque de défaillance | | | X | | CF |
| | | b-1) — Fixation non conforme | | X | | | CF |
| | | b-2) — Fixation défectueuse | | | X | | CF |
| | | c-1) — Légère déformation sans influence à la performance | X | | | | CF |
| | | c-2) — Déformation majeure avec influence à la performance | | X | | | CF |
| | | d-1) — Soudure mal exécutée sans risque de défaillance | X | | | | CF |
| | | d-2) — Soudure non conforme | | X | | | CF |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--------------------------|-----------------|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| L.6.2.2 Side-car | Contrôle visuel | a-1) — Corrosion mineure non affectant la rigidité de l'ensemble | X | | | | CF |
| | | a-2) — Corrosion excessive affectant la rigidité de l'ensemble | | X | | | CF |
| | | b-1) — Léger endommagement sans risque pour la sécurité | X | | | | CF |
| | | b-2) — Endommagement avec risque potentiel pour la sécurité | | X | | | CF |
| | | c) — Fixation endommagée ou non conforme | | X | | | CF |
| | | d) — Equipement non conforme | | X | | | CF |
| | | e-1) — Déformation légère sans risque pour la sécurité | X | | | | CF |
| | | e-2) — Déformation majeure avec risque potentiel pour la sécurité | | X | | | CF |
| L.6.2.3 Cadre motorcycle | Contrôle visuel | a-1) — Léger endommagement sans risque pour la sécurité | X | | | | CF |
| | | a-2) — Endommagement grave avec risque potentiel pour la sécurité | | | X | | CF |
| | | b-1) — Erou(s) de fixation pas serré(s) au bon couple ou légèrement endommagé(s) | | X | | | CF |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|-----------------------------|-----------------|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | b-2) — Ecrou(s) de fixation complètement desserré(s) ou défaut d'écrou(s) de fixation | | | X | | CF |
| | | c-1) — Légère déformation du cadre n'ayant pas d'influence sur le comportement du motorcycle | X | | | | CF |
| | | c-2) — Déformation majeure du cadre avec influence potentielle sur le comportement du motorcycle | | | X | | CF |
| | | d-1) — Soudure mal exécutée sans risque de défaillance. | X | | | | CF |
| | | d-2) — Soudure fissurée sur pièce non critique pour la sécurité | | X | | | CF |
| | | d-3) — Soudure non conforme. | | | X | | CF |
| L.6.2.4 Carénage motorcycle | Contrôle visuel | a) — Présence d'un élément susceptible d'aggraver le risque d'accident corporel pour les autres usagers de la route | | X | | | CF |
| | | b) — Présence d'un élément saillant, pointu ou tranchant | | X | | | CF |
| | | c-1) — Légèrement endommagé (fissures cassures) | X | | | | CF |
| | | c-2) — Fortement endommagé avec risque pour la sécurité | | X | | | CF |
| | | d) — Type non conforme | | X | | | CF |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | e-1) — Fixation légèrement endommagée ou insuffisante sans risque pour la sécurité | X | | | | CF |
| | | e-2) — Fixation fortement endommagée ou insuffisante avec risque potentiel pour la sécurité | | X | | | CF |
| L.6.2.5 Publicité sur les taxis | Contrôle visuel | a) — Publicité non conforme sur la carrosserie | X | | | | CF |
| | | b) — Publicité sur les vitres | | X | | | CF |
| 7. — AUTRE MATÉRIEL | | | | | | | |
| 7.1. — Ceintures de sécurité, boucles et systèmes de retenue | | | | | | | |
| 7.1.1. Sûreté du montage des ceintures de sécurité et de leurs boucles | Contrôle visuel | a-1) — Point d'ancrage gravement détérioré. | | X | | | CF/CTR |
| | | a-2) — Stabilité réduite. | | | X | | CF/CTR |
| | | b) — Ancrage desserré. | | X | | | CF/CTR |
| 7.1.2. État des ceintures de sécurité et de leurs attaches | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Ceinture de sécurité obligatoire manquante ou non montée. | | X | | | CF/CTR |
| | | b-1) — Ceinture de sécurité endommagée. | X | | | | CF/CTR |
| | | b-2) — Coupure ou signes de distension. | | X | | | CF/CTR |
| | | c) — Ceinture de sécurité non conforme aux exigences 1. | | X | | | CF/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|--|-----------------------------|--------|---------|-------------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | d) — Boucle de ceinture de sécurité endommagée ou ne fonctionnant pas correctement. | | X | | | CT/CTR |
| | | e) — Rétracteur de ceinture de sécurité endommagé ou ne fonctionnant pas correctement. | | X | | | CT/CTR |
| 7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité endommagé | Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique | a) — Limiteur d'effort manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20 mai 2023 | CT/CTR |
| 7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité | Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique | a) — Prétensionneurs manifestement manquant ou ne convenant pas pour le véhicule. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20 mai 2023 | CT/CTR |
| 7.1.5. Airbag | Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique | a) — Coussins gonflables manifestement manquants ou ne convenant pas pour le véhicule. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20 mai 2023 | CT/CTR |
| | | c) — Coussin gonflable manifestement inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| 7.1.6. Système de retenue | | a) — L'indicateur de dysfonctionnement du SRS fait état d'une défaillance du système. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|---|---|-----------------------------|--------|----------|-------------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| supplémentaire (SRS) | Contrôle visuel du témoin de dysfonctionnement et/ou à l'aide de l'interface électronique | b) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20 mai 2023 | CT/CTR |
| 7.2. Extincteur | Contrôle visuel | a) — Manquant. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Non conforme aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Si requis (par exemple, taxi, bus, car, etc.). | | X | | | CT/CTR |
| 7.3. Serrures et dispositif antivol | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Le dispositif antivol ne fonctionne pas. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Défectueux. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Le dispositif se verrouille ou se bloque inopinément. | | | X | | CT/CTR |
| 7.4. Triangle de signalisation (si exigé) | Contrôle visuel | a) — Manquant ou incomplet. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | b) — Non conformes aux exigences 1. | X(*) | | | | CT/CTR |
| 7.5. Trousse de secours (si exigée) | Contrôle visuel | a) — Manquante, incomplète ou non conforme aux exigences 1. | X(*) | | | | CT/CTR |
| 7.6. Cales de roue (coins) (si exigées) | Contrôle visuel | a) — Manquantes ou en mauvais état, stabilité ou dimensions insuffisantes | | X | | | CT/CTR |
| 7.7. Avertisseur sonore | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Ne fonctionne pas correctement. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Totalemment inopérant. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|-----------------------------------|---|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | b) — Commande mal fixée. | X | | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Non conformes aux exigences 1. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Risque que le son émis soit confondu avec celui des sirènes officielles. | | X | | | CT/CTR |
| 7.8. Tachymètre | Contrôle visuel ou vérification du fonctionnement au cours d'un essai sur route, ou par des moyens électroniques. | a-1) — Non conforme aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Manquant (si requis). | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Fonctionnement altéré. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Totalement inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Éclairage insuffisant. | X | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Totalement dépourvu d'éclairage. | | X | | | CT/CTR |
| 7.9. Tachygraphe (si monté/exigé) | Contrôle visuel | a) — Non conforme aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Dispositif inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Scellés défectueux ou manquants. | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Plaque d'installation manquante, illisible ou périmée. | | X | | | CT/CTR |
| | | e) — Altération ou manipulation évidente. | | X | | | CT/CTR |
| | | f) — La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|--|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| 7.10. Limiteur de vitesse (si monté/exigé) + (E) | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement si l'équipement le permet. | a) — Non conforme aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Dispositif manifestement inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Vitesse de consigne incorrecte (si vérifiée). | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Scellés défectueux ou manquants. | | X | | | CT/CTR |
| | | e) — Plaque manquante ou illisible | | X | | | CT/CTR |
| | | f) — La taille des pneumatiques n'est pas compatible avec les paramètres d'étalonnage. | | X | | | CT/CTR |
| 7.11 Compteur kilométrique (si disponible) | Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique | a) — Manipulation évidente (fraude) pour réduire ou donner une représentation trompeuse du nombre de km parcourus par le véhicule. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Manifestement inopérant. | | X | | | CT/CTR |
| 7.12 Contrôle électronique de stabilité (ESC) (si monté/exigé) | Contrôle visuel et/ou à l'aide de l'interface électronique | a) — Capteur de vitesse de roue manquant ou endommagé. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Câblage endommagé. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Autres composants manquants ou endommagés. | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Commutateur endommagé ou ne fonctionnant pas correctement. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|--|-----------------------------|--------|---------|-------------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | e) — L'indicateur de dysfonctionnement de l'ESC fait état d'une défaillance du système. | | X | | | CT/CTR |
| | | f) — Le système signale une défaillance via l'interface électronique du véhicule. | | X | | À partir du 20-mai-2023 | CT/CTR |
| L.7.1 Veste de sécurité | Contrôle visuel | Veste de sécurité manquante | X | | | | CT |
| | | Marquage d'homologation fait défaut | X(*) | | | | CT |
| L.7.2. Taximètre | Contrôle visuel | a) — Non conforme | | X | | | CT |
| | | b) — Fait défaut | | X | | | CT |
| 8. — NUISANCES | | | | | | | |
| 8.1. — Bruit | | | | | | | |
| 8.1.1. Système de suppression du bruit + (E) | Évaluation subjective (à moins que l'inspecteur ne considère que le niveau de bruit se situe aux limites, auquel cas un sonomètre peut être utilisé pour mesurer le bruit émis par un véhicule en stationnement) | a) — Niveaux de bruit dépassant les limites admissibles prévues dans les exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Un élément du système de suppression du bruit est desserré, endommagé, mal monté, manquant ou manifestement modifié d'une manière néfaste au niveau de bruit. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Très grand risque de chute. | | | X | | CT/CTR |
| 8.2. — Émissions à l'échappement | | | | | | | |
| L.8.2.1 Etat moteur | Contrôle visuel | a) — Contrôle des émissions non possible | | X | | | CT |
| | Contrôle visuel | a) — Léger dégagement | X | | | | CT |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| L.8.2.2-Fumée moteur | | b) — Dégagement excessif | | X | | | CT |
| 8.2.1 — Émissions des moteurs à allumage commandé | | | | | | | |
| 8.2.1.1- Équipements de réduction des émissions à l'échappement | Contrôle visuel. | a) — L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent, modifié ou manifestement défectueux. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte. | | X | | | CTR |
| 8.2.1.2 Émissions gazeuses (E) | — Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et Euro V (7): mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences 1 ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à | a) — Les émissions gazeuses dépassent les niveaux spécifiques indiqués par le constructeur; | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Si cette information n'est pas disponible, les émissions de CO dépassent: i) — pour les véhicules non équipés d'un système avancé de réduction des émissions: — 4,5%, ou — 3,5% selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences 1. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------|---|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, et en tenant compte de la législation applicable en matière de réception, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables. - Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI (7): | ii) — pour les véhicules équipés d'un système avancé de réduction des émissions: — moteur tournant au ralenti 0,5% — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,3% ou — moteur tournant au ralenti 0,3%(7) — moteur tournant au ralenti accéléré: 0,2% selon la date de première immatriculation ou mise en circulation spécifiée dans les exigences 1. | | | | | |
| | mesure à l'aide d'un analyseur de gaz d'échappement conformément aux exigences 1 ou lecture de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables 1. mesures non applicables aux moteurs à deux temps | c) — Coefficient lambda hors de la gamme $1 \pm 0,03$ ou non conforme aux spécifications du constructeur | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Le relevé du système OBD indique un dysfonctionnement important. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|---|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | e) — Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable. | | X | | | CTR |
| 8.2.2 — Émissions des moteurs à allumage par compression | | | | | | | |
| 8.2.2.1 Équipement de réduction des émissions à l'échappement | Contrôle visuel. | a) — L'équipement de réduction des émissions monté par le constructeur est absent ou manifestement défectueux. | | X | | | CT/CTR |
| | | b) — Fuites susceptibles d'affecter les mesures des émissions. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — L'indicateur de dysfonctionnement ne suit pas une séquence correcte. | | X | | | CTR |
| | | d) — Réactif insuffisant, le cas échéant. | | X | | | CTR |
| 8.2.2.2 Opacité (Ces dispositions ne sont pas applicables aux véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1er janvier 1980) | — Pour les véhicules jusqu'aux classes d'émissions Euro 5 et EuroV (8): Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé | a) — Dans le cas de véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date indiquée dans les exigences 1. L'opacité dépasse le niveau consigné sur la plaque signalétique placée sur le véhicule par le constructeur. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------|---|--------------------------|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | <p>du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023). Le contrôle à la sortie du tuyau d'échappement constitue la méthode par défaut pour l'évaluation des émissions à l'échappement. Sur la base d'une évaluation de l'équivalence, est autorisé l'utilisation de l'OBD conformément aux recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables.</p> <p>— Pour les véhicules à partir des classes d'émissions Euro 6 et Euro VI (9):</p> <p>Mesure de l'opacité des fumées en accélération libre (moteur débrayé, de la vitesse de ralenti à la vitesse de coupure de l'alimentation), vitesses au point mort et pédale d'embrayage enfoncée ou relevé du système de diagnostic embarqué (OBD à partir du 20 mai 2023) conformément aux</p> | | | | | | |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------|--|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | recommandations du constructeur et aux autres exigences applicables 1. | | | | | | |
| | Mise en condition du véhicule: 1. les véhicules peuvent être contrôlés sans mise en condition préalable, mais non sans que l'on se soit assuré, pour des raisons de sécurité, que le moteur est chaud et dans un état mécanique satisfaisant; | b) — Lorsque cette information n'est pas disponible, ou lorsque les exigences 1 n'autorisent pas le recours à des valeurs de référence, — pour les moteurs à aspiration naturelle: 2,5 m ⁻¹ , — pour les moteurs turbocompressés: 3,0 m ⁻¹ , ou — pour les véhicules indiqués dans les exigences 1 ou les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après la date spécifiée dans les exigences 1: | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------|---|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| | | 1,5 m-1 (10) Ou 0,7 m-1 (11) | | | | | |
| | <p>2- Exigences concernant la mise en condition:</p> <p>i) Le moteur doit être chaud: autrement dit, la température de l'huile moteur mesurée par une sonde dans le tube de la jauge doit au moins être égale à 80 °C ou correspondre à la température de fonctionnement normale si celle-ci est inférieure, ou la température du bloc-moteur, mesurée d'après le niveau du rayonnement infrarouge, doit atteindre une valeur au moins équivalente. Si, à cause de la configuration du véhicule, il n'est pas possible de procéder à ces mesures, la température normale de fonctionnement du moteur pourra être établie autrement,</p> | <p>c) ——— Mesure par télédétection indiquant un défaut de conformité notable.</p> | | X | | | CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------|--|--------------------------|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | <p>par exemple en se basant sur le fonctionnement du ventilateur de refroidissement;</p> <p>ii) le système d'échappement doit être purgé par trois coups d'accélération à vide ou par un moyen équivalent.</p> | | | | | | |
| | <p>Procédure d'essai:</p> <p>1. le moteur et, le cas échéant, le turbocompresseur doivent tourner au ralenti avant le lancement de chaque cycle d'accélération libre. Pour les moteurs de poids lourds, cela signifie qu'il faut attendre au moins dix secondes après le relâchement de la commande des gaz;</p> <p>2. au départ de chaque cycle d'accélération libre, la pédale des gaz doit être enfoncée rapidement et progressivement (en moins d'une seconde), mais non brutalement, de manière à</p> | | | | | | |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---------|---|--------------------------|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | <p>obtenir un débit maximal de la pompe d'injection;</p> <p>3. à chaque cycle d'accélération libre, le moteur doit atteindre la vitesse de coupure de l'alimentation, ou, pour les voitures à transmission automatique, la vitesse indiquée par le constructeur ou, si celle-ci n'est pas connue, les deux tiers de la vitesse de coupure de l'alimentation avant que la commande des gaz ne soit relâchée. On pourra s'en assurer, par exemple, en surveillant le régime du moteur ou en laissant passer un laps de temps suffisant entre le moment où on enfonce la pédale des gaz et le moment où on la relâche, soit au moins deux secondes pour les véhicules des catégories M2, M3, N2 ou N3;</p> | | | | | | |
| | <p>4. Les véhicules sont refusés que si la moyenne arithmétique des valeurs observées dans au moins les trois derniers cycles</p> | | | | | | |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|--------------------------|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | <p>d'accélération libre dépasse la valeur limite. Cette moyenne peut être calculée en ignorant les valeurs observées qui s'écartent fortement de la moyenne mesurée, ou être obtenue par un autre mode de calcul statistique qui tient compte de la dispersion des valeurs mesurées. Le nombre de cycle d'essai peut être limité afin d'éviter des essais inutiles.</p> <p>5. Afin d'éviter des essais inutiles, peuvent refuser les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement au dessus des limites. Afin d'éviter des essais inutiles, sont acceptés les véhicules pour lesquels les valeurs mesurées après moins de trois cycles d'accélération libre ou après les cycles de purge sont nettement en dessous des limites.</p> | | | | | | |
| 8.3 — Suppression des interférences électromagnétiques | | | | | | | |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|--|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| Interférences radio | | a) — Une des exigences applicables 1 n'est pas satisfaite. | X | | | | CT |
| 8.4 — Autres points liés à l'environnement | | | | | | | |
| 8.4.1 Pertes de liquides | | a-1) — Toute fuite excessive de liquide autre que de l'eau susceptible de porter atteinte à l'environnement ou constituant un risque pour la sécurité des autres usagers de la route. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Formation continue de gouttelettes constituant un risque très grave. | | | X | | CT/CTR |
| 9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATÉGORIES M2 ET M3 | | | | | | | |
| 9.1. — Portes | | | | | | | |
| 9.1.1 Portes d'entrée ou de sortie | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a) — Fonctionnement défectueux. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Mauvais état. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Risque de blessures. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Commande d'urgence défectueuse. | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Télécommande des portes ou dispositifs d'alerte défectueux. | | X | | | CT/CTR |
| | | e-1) — Non conformes aux exigences 1. | X | | | | CT |
| | | e-2) — Largeur de porte insuffisante. | | X | | | CT |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 9.1.2 Issues de secours | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin). | a) — Fonctionnement défectueux. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Signalisation des issues de secours illisible. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Signalisation des issues de secours manquante. | | X | | | CT/CTR |
| | | c) — Marteau brise-vitre manquant. | X | | | | CT/CTR |
| | | d-1) — Non conformes aux exigences 1. | X | | | | CT |
| | | d-2) — Largeur insuffisante ou accès bloqué. | | X | | | CT/CTR |
| 9.2. Système de désembuage et de dégivrage | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Mauvais fonctionnement. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Affecte la sécurité de la conduite. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Risque pour la santé des passagers. | | | X | | CT/CTR |
| | | c) — Dégivrage défectueux (si obligatoire). | | X | | | CT/CTR |
| 9.3. Système de ventilation et de chauffage | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Fonctionnement défectueux. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Risque pour la santé des passagers. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Émission de gaz toxiques ou d'échappement dans la cabine de conduite ou l'habitacle. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Risque pour la santé des passagers. | | | X | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|---|--|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 9.4. — Sièges | | | | | | | |
| 9.4.1 Sièges de passagers (y compris les sièges pour le personnel d'accompagnement) | Contrôle visuel. | a-1) — Les strapontins (s'ils sont autorisés) ne fonctionnent pas automatiquement. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Issue de secours obstruée. | | X | | | CT/CTR |
| 9.4.2 Siège du conducteur (exigences complémentaires) | Contrôle visuel. | a-1) — Dispositifs spéciaux, tels qu'un pare-soleil, défectueux. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Champ de vision réduit. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Protection du conducteur mal fixée ou non conforme aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Risque de blessures. | | X | | | CT/CTR |
| 9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement | a-1) — Dispositifs défectueux ou non conformes aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Totalement inopérants. | | X | | | CT/CTR |
| 9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout | Contrôle visuel. | a-1) — Mauvaise fixation du plancher. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Stabilité compromise. | | | X | | CT/CTR |
| | | b-1) — Mains courantes ou poignées défectueuses. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Mal fixées ou inutilisables. | | X | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|--|---|-----------------------------|--------|---------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critiqu | | |
| | | c-1) — Non conformes aux exigences 1. | X | | | | CT |
| | | c-2) — Largeur ou espace insuffisant. | | X | | | CT |
| 9.7. Escaliers et marches | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement (au besoin). | a-1) — Détériorés. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Endommagés. | | X | | | CT/CTR |
| | | a-3) — Stabilité compromise / altérée. | | | X | | CT/CTR |
| | | b) — Les marches escamotables ne fonctionnent pas correctement. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Non conformes aux exigences 1. | X | | | | CT |
| | | c-2) — Largeur insuffisante ou hauteur excessive. | | X | | | CT |
| 9.8. Système de communication avec les voyageurs | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement. | a-1) — Système défectueux. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Totalemt inopérants. | | X | | | CT/CTR |
| 9.9. Inscriptions | Contrôle visuel | a-1) — Inscriptions manquantes, erronées ou illisibles. | X(*) | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Informations erronées | | X | | | CTR |
| | | b-1) — Non conformes aux exigences 1. | X(*) | | | | CT |
| | | b-2) — Informations erronées. | | X | | | CT |
| 9.10. — Exigences concernant le transport d'enfants | | | | | | | |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|---|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 9.10.1 Portes | Contrôle visuel. | a) — Protection des portes non conformes aux exigences 1 concernant cette forme de transport. | | X | | | CT/CTR |
| 9.10.2 Équipements de signalisation et équipements spéciaux | Contrôle visuel. | a) — Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences 1. | X | | | | CT/CTR |
| 9.11. — Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite | | | | | | | |
| 9.11.1 Portes, rampes et ascenseurs | § Contrôle visuel et vérification du fonctionnement | a-1) — Fonctionnement défectueux. | X | | | | CT/CTR |
| | | a-2) — Sécurité compromise. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Mauvais état. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Stabilité compromise; Risque de blessures. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Commande(s) défectueuse(s). | X | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Sécurité compromise. | | X | | | CT/CTR |
| | | d-1) — Avertisseur(s) défectueux. | X | | | | CT/CTR |
| | | d-2) — Totalement inopérant(s). | | X | | | CT/CTR |
| | | e) — Non conformes aux exigences 1. | | X | | | CT |
| | | a-1) — Fonctionnement défectueux. | X | | | | CT/CTR |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|---|---|---|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| 9.11.2 Système de retenue du fauteuil roulant. | Contrôle visuel et vérification du fonctionnement, au besoin. | a-2) — Sécurité compromise. | | X | | | CT/CTR |
| | | b-1) — Mauvais état. | X | | | | CT/CTR |
| | | b-2) — Stabilité compromise; Risque de blessures. | | X | | | CT/CTR |
| | | c-1) — Commande(s) défectueuse(s). | X | | | | CT/CTR |
| | | c-2) — Sécurité compromise. | | X | | | CT/CTR |
| | | d) — Non conformes aux exigences 1. | | X | | | CT |
| 9.11.3 Équipements de signalisation et équipements spéciaux | Contrôle visuel. | a) — Équipements de signalisation et équipements spéciaux absents ou non conformes aux exigences 1. | | X | | | CT/CTR |
| 9.12. — Autres équipements spéciaux | | | | | | | |
| 9.12.1. Installations pour la préparation d'aliments | Contrôle visuel. | a) — Installation non conforme aux exigences 1. | | X | | | CT |
| | | b) — Installation endommagée au point que son utilisation est dangereuse. | | X | | | CT |
| 9.12.2. Installations sanitaires | Contrôle visuel. | a-1) — Installation non conforme aux exigences 1. | X | | | | CT |
| | | a-2) — Risque de blessures. | | X | | | CT |
| 9.12.3 Autres dispositifs (par exemple les | Contrôle visuel. | a-1) — Non conformes aux exigences 1. | X | | | | CT |
| | | a-2) — Sécurité de la conduite affectée. | | X | | | CT |

| Élément | Méthode | Causes de la défaillance | Évaluation des défaillances | | | Date d'application | Champ d'application |
|------------------------|---------|--------------------------|-----------------------------|--------|----------|--------------------|---------------------|
| | | | Mineur | Majeur | Critique | | |
| systèmes audiovisuels) | | | | | | | |

(1) — Les catégories de véhicules qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive sont incluses à titre indicatif.

(2) — 43% pour les semi-remorques réceptionnés avant le 1^{er} janvier 2012.

(3) — 48% pour les véhicules qui ne sont pas équipés d'ABS ou qui ne sont pas réceptionnés par type avant le 1^{er} octobre 1991.

(4) — 45% pour les véhicules immatriculés après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(5) — 43% des remorques et des semi-remorques immatriculées après 1988 ou à compter de la date indiquée dans les exigences si celle-ci est plus tardive.

(6) — Exemple: 2,5 m/s² pour les véhicules des catégories N₁, N₂ et N₃ immatriculés pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2012.

(7) — Réceptionnés par type conformément à la directive 70/220/CEE, au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 1 (Euro 5), à la directive 88/77/CEE et à la directive 2005/55/CE.

(8) — Réceptionnés par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6) et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

(9) — Réceptionnés par type conformément à l'annexe I, tableau 2 (Euro 6), au règlement (CE) n° 715/2007, et au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

(10) — Réceptionnés par type conformément aux limites figurant à la ligne B du point 5.3.1.4 de l'annexe I de la directive 70/220/CEE telle que modifiée par la directive 98/69/CE ou ultérieurement; à la ligne B1, B2 ou C du point 6.2.1 de l'annexe I de la directive 88/77/CEE, ou immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} juillet 2008.

(11) — Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 715/2007, annexe I, tableau 2 (Euro 6). Réceptionné par type conformément au règlement (CE) n° 595/2009 (Euro VI).

(12) — Le pourcentage d'efficacité du freinage se calcule en divisant l'effort total de freinage réalisé en cas de freinage par le poids du véhicule ou, pour les semi-remorques, par la somme des charges par essieu, et en multipliant ensuite le résultat par 100.

(13) — 2,2 m/s² pour les véhicules des catégories N1, N2 et N3.

NOTES:

¹ — Les exigences sont énoncées dans les exigences de réception à la date de réception, de première immatriculation ou de première mise en circulation ainsi que dans les obligations de mise en conformité ou la législation nationale du pays d'immatriculation. Ces causes de défaillances ne s'appliquent que lorsque la conformité avec les exigences a été contrôlée.

² — On entend par modification présentant un risque une modification qui nuit à la sécurité routière du véhicule ou a un effet néfaste disproportionné sur l'environnement.

(E) — Le contrôle de ce point exige le recours à un équipement.

~~±(E) — Le contrôle de ce point exige dans certaines conditions le recours à un équipement.~~

~~(*) — Défectuosités ou non conformités mineures ne donnant pas lieu à une réduction de l'échéance du prochain contrôle technique périodique à 6 mois, conformément à l'alinéa 5 du paragraphe 1 de l'article 4bis de la loi précitée du 14 février 1955.~~

~~ANNEXE III~~

ANNEXE II

EXIGENCES POUR LA FORMATION DE BASE

1. Technique automobile

- systèmes de freinage
- systèmes de direction
- champs de vision
- installations et équipements d'éclairage, composants électroniques
- essieux, roues et pneumatiques
- châssis et carrosserie
- nuisances et émissions
- exigences supplémentaires pour les véhicules spéciaux

2. Méthodes d'essai

3. Appréciation des défauts et non-conformités

4. Exigences légales applicables concernant l'état des véhicules routiers en vue de leur réception

5. Exigences légales applicables concernant le contrôle technique


6. Dispositions administratives relatives à la réception, l'immatriculation et le contrôle technique des véhicules routiers

7. Applications informatiques relatives au contrôle et à l'administration

Modèle du certificat de contrôle technique

| | | | |
|--|--|--|---|
| Logo commercial ou marque figurative | 9) NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE | | Page 1/1 |
| 2) Numéro d'immatriculation: XX YYYY (L) | | | |
| 5) Catégorie du véhicule: CATÉGORIE | 1) Numéro d'identification du véhicule: NNNNNNNNNNNNNNNNNN | | |
| Marque: MARQUE | 4) Kilomètres/Miles/Heures: VALEUR ENREGISTRÉE | | |
| Certificat de contrôle valable jusqu'au: 8) JJ.MM.AAAA sous réserve des dispositions de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques | | | |
| 3) Contrôle technique effectué à LIEU DU CONTRÔLE: le JJ.MM.AAAA | | | |
| 6) Défectuosités et non-conformités constatées: <u>mineures:</u> Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i> <u>majeures:</u> Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i> <u>critiques:</u> Néant ou <i>Code(s) et libellé(s) des défauts et non-conformités constatés</i> | | | |
| 7) Résultat du contrôle technique: Le véhicule sus-visé est <u>accepté</u> / <u>rejeté</u> / <u>interdit à la circulation</u> | | | |
| 10) Autres informations: | | | |
| 9) Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR | | | |
| <i>Réservé à l'organisme de contrôle technique</i> | | | Identification de l'organisme d'accréditation |
| Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution | | <i>Réservé à l'organisme de contrôle technique</i> | |

Modèle du certificat de contrôle technique routier (recto)

|  | 13) NOM ET ADRESSE DE L'ORGANISME DE CONTRÔLE TECHNIQUE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|--------------------------|-------------|------------|--------------------|--------------------------|--------------------------|----------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------|--------------------------|--------------------------|----------------|--------------------------|--------------------------|--|--------------------------|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--|--------------------------|--------------------------|---|--------------------------|--------------------------|--|--------------------------|--------------------------|
| 4) Numéro d'immatriculation: XX YYYY et (Signe distinctif du pays d'immatriculation) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 6) Catégorie du véhicule: <input type="checkbox"/> N ₂ , <input type="checkbox"/> N ₃ , <input type="checkbox"/> O ₃ , <input type="checkbox"/> O ₄ , <input type="checkbox"/> M ₂ , <input type="checkbox"/> M ₃ , <input type="checkbox"/> T ₅ | 5) Numéro d'identification du véhicule: NNNNNNNNNNNNNNNNNN | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 9) Conducteur: PRÉNOM(S) ET NOM(S) | 7) Kilomètres/Miles/Heures: VALEUR ENREGISTRÉE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 8) Entreprise effectuant le transport: (a) NOM ET ADRESSE (b) NUMÉRO DE LA LICENCE COMMUNAUTAIRE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1) Contrôle technique effectué à LIEU DU CONTRÔLE: 2) le JJ.MM.AAAA à 3) HH.MM | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 10) Liste de Contrôle | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Vérifié (d)</th> <th>Défaut (e)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(0) Identification</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(1) Équipement de freinage</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(2) Direction</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(3) Visibilité</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(4) Équipement d'éclairage et système électrique</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(5) Essieux, roues, pneus, suspension</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(6) Châssis et accessoires du châssis</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(8) Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>(9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M₂ et M₃</td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table> | | Vérifié (d) | Défaut (e) | (0) Identification | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (1) Équipement de freinage | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (2) Direction | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (3) Visibilité | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (4) Équipement d'éclairage et système électrique | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (5) Essieux, roues, pneus, suspension | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (6) Châssis et accessoires du châssis | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (8) Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | (9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M ₂ et M ₃ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| | Vérifié (d) | Défaut (e) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (0) Identification | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (1) Équipement de freinage | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (2) Direction | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (3) Visibilité | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (4) Équipement d'éclairage et système électrique | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (5) Essieux, roues, pneus, suspension | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (6) Châssis et accessoires du châssis | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (7) Autre équipement, y compris tachygraphe et dispositif de limitation de vitesse | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (8) Nuisances, y compris les émissions et fuites de carburant et/ou d'huile | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (9) Contrôles supplémentaires pour les véhicules des catégories M ₂ et M ₃ | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 11) Résultat du contrôle | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Conforme <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Défectueux <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Interdiction d'utiliser le véhicule qui présente des défauts ou non conformités critiques, ou restriction à son utilisation <input type="checkbox"/> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 12) Divers/Remarques | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 13) Identification de l'inspecteur technique responsable: CODE INSPECTEUR | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Signature: INSPECTEUR | Signature: CONDUCTEUR | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Réservé à l'organisme de contrôle technique</i> | Identification de l'organisme d'accréditation | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Le présent certificat correspond à l'état du véhicule au moment du contrôle visé ci-dessus et ne présume nullement de son évolution ultérieure | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Modèle du certificat de contrôle technique routier (verso)

| | | |
|---|--|---|
| <p>0. IDENTIFICATION DU VÉHICULE</p> <p>0.1. Plaques d'immatriculation</p> <p>0.2. Numéro d'identification du véhicule (NIV)/numéro du châssis/numéro de série</p> <p>1. ÉQUIPEMENTS DE FREINAGE</p> <p>1.1. État mécanique et fonctionnement</p> <p>1.1.1. Pivot de la pédale de frein de service</p> <p>1.1.2. État et course de la pédale du dispositif de freinage</p> <p>1.1.3. Pompe à vide ou compresseur et réservoirs</p> <p>1.1.4. Manomètre ou indicateur de pression basse</p> <p>1.1.5. Robinet de freinage à main</p> <p>1.1.6. Actionneur du frein de stationnement, levier de commande, dispositif de verrouillage</p> <p>1.1.7. Valves de freinage (robinets de freinage, valve d'échappement rapide, régulateurs de pression)</p> <p>1.1.8. Têtes d'accouplement pour freins de remorque (électriques et pneumatiques)</p> <p>1.1.9. Accumulateur, réservoir de pression</p> <p>1.1.10. Dispositif de freinage assisté maître-cylindre (systèmes hydrauliques)</p> <p>1.1.11. Conduites rigides des freins</p> <p>1.1.12. Flexibles des freins</p> <p>1.1.13. Garnitures ou plaquettes de freins</p> <p>1.1.14. Tambours de freins, disques de freins</p> <p>1.1.15. Câbles de freins, timonerie</p> <p>1.1.16. Cylindres de freins (y compris freins à ressort et cylindres hydrauliques)</p> <p>1.1.17. Correcteur automatique de freinage suivant la charge</p> <p>1.1.18. Leviers de frein réglables et indicateurs</p> <p>1.1.19. Systèmes de freinage d'endurance (pour les véhicules équipés de ce dispositif)</p> <p>1.1.20. Fonctionnement automatique des freins de la remorque</p> <p>1.1.21. Système de freinage complet</p> <p>1.1.22. Prises d'essai</p> <p>1.1.23. Frein à inertie</p> <p>1.2. Performances et efficacité du frein de service</p> <p>1.2.1. Performance</p> <p>1.2.2. Efficacité</p> <p>1.3. Performance et efficacité du frein de secours</p> <p>1.3.1. Performance</p> <p>1.3.2. Efficacité</p> <p>1.4. Performances et efficacité du frein de stationnement</p> <p>1.4.1. Performance</p> <p>1.4.2. Efficacité</p> <p>1.5. Performance du système de freinage d'endurance</p> <p>1.6. Dispositif antiblocage</p> <p>1.7. Système de freinage électronique</p> <p>1.8. Liquide de frein</p> <p>2. DIRECTION</p> <p>2.1. État mécanique</p> <p>2.1.1. État de la direction</p> <p>2.1.2. Fixation du boîtier de direction</p> <p>2.1.3. État de la timonerie de direction</p> <p>2.1.4. Fonctionnement de la timonerie de direction</p> <p>2.1.5. Direction assistée</p> <p>2.2. Volant de direction et colonne de direction</p> <p>2.2.1. État du volant de direction</p> <p>2.2.2. Colonne de direction</p> <p>2.3. Jeu dans la direction</p> <p>2.4. Réglage de la géométrie</p> <p>2.5. Plaque tournante de l'essieu directeur de la remorque</p> <p>2.6. Direction assistée électronique</p> <p>3. VISIBILITÉ</p> <p>3.1. Champ de vision</p> <p>3.2. État des vitrages</p> <p>3.3. Rétroviseurs</p> <p>3.4. Essuie-glace</p> <p>3.5. Lave-glace du pare-brise</p> <p>3.6. Système de désembuage</p> | <p>4. FEUX, DISPOSITIFS RÉFLÉCHISSANTS ET ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE</p> <p>4.1. Phares</p> <p>4.1.1. État et fonctionnement</p> <p>4.1.2. Orientation</p> <p>4.1.3. Commutation</p> <p>4.1.4. Conformité aux exigences</p> <p>4.1.5. Dispositif de réglage de l'inclinaison</p> <p>4.1.6. Lave-phares</p> <p>4.2. Feux de position avant et arrière et feux de gabarit</p> <p>4.2.1. État et fonctionnement</p> <p>4.2.2. Commutation</p> <p>4.2.3. Conformité aux exigences</p> <p>4.3. Feux stop</p> <p>4.3.1. État et fonctionnement</p> <p>4.3.2. Commutation</p> <p>4.3.2. Conformité aux exigences</p> <p>4.4. Indicateur de direction et feux de signal de détresse</p> <p>4.4.1. État et fonctionnement</p> <p>4.4.2. Commutation</p> <p>4.4.3. Conformité aux exigences</p> <p>4.4.4. Fréquence de clignotement</p> <p>4.5. Feux de brouillard avant et arrière</p> <p>4.5.1. État et fonctionnement</p> <p>4.5.2. Orientation</p> <p>4.5.4. Commutation</p> <p>4.5.2. Conformité aux exigences</p> <p>4.6. Feu de marche arrière</p> <p>4.6.1. État et fonctionnement</p> <p>4.6.2. Commutation</p> <p>4.6.3. Conformité aux exigences</p> <p>4.7. Dispositif d'éclairage de la plaque d'immatriculation arrière</p> <p>4.7.1. État et fonctionnement</p> <p>4.7.2. Conformité aux exigences</p> <p>4.8. Catadioptres, marquages signalétique et plaques réflectrices arrière</p> <p>4.8.1. État</p> <p>4.8.2. Conformité aux exigences</p> <p>4.9. Témoins obligatoires pour le système d'éclairage</p> <p>4.9.1. État et fonctionnement</p> <p>4.9.2. Conformité aux exigences</p> <p>4.10. Liaisons électriques entre le véhicule tracteur et la remorque ou semi-remorque</p> <p>4.11. Câblage électrique</p> <p>4.12. Feux et dispositifs réfléchissants non obligatoires</p> <p>4.13. Batterie</p> <p>ESSIEUX, ROUES, PNEUS, SUSPENSION</p> <p>5.1. Essieux</p> <p>5.1.1. Essieux</p> <p>5.1.2. Porte-fusées</p> <p>5.1.3. Roulements de roues</p> <p>5.2. Roues et pneus</p> <p>5.2.1. Moyeu de roue</p> <p>5.2.2. Roues</p> <p>5.2.3. Pneumatiques</p> <p>5.3. Suspension</p> <p>5.3.1. Ressorts et stabilisateurs</p> <p>5.3.2. Amortisseurs</p> <p>5.3.3. Tubes d'arcs de transmission, jambes de force, triangle de suspension avant et bras de suspension</p> <p>5.3.4. Points de suspension</p> <p>5.3.5. Suspension pneumatique</p> <p>6. CHÂSSIS ET ACCESSOIRES DU CHÂSSIS</p> <p>6.1. Châssis ou cadre et accessoires</p> <p>6.1.1. État général</p> <p>6.1.2. Tuyaux d'échappement et silencieux</p> <p>6.1.3. Réservoirs et canalisations à carburant (y compris réservoir et canalisations de combustible de chauffage)</p> <p>6.1.4. Pare-chocs, dispositifs de protection latérale et de protection arrière contre l'encastrement</p> <p>6.1.5. Support de la roue de secours</p> <p>6.1.6. Accouplement mécanique et dispositif de remorquage</p> | <p>6.1.7. Transmission</p> <p>6.1.8. Supports de moteur</p> <p>6.1.9. Performances du moteur</p> <p>6.2. Cabine et carrosserie</p> <p>6.2.1. État</p> <p>6.2.2. Fixation</p> <p>6.2.3. Porte et poignées de portes</p> <p>6.2.4. Plancher</p> <p>6.2.5. Siège du conducteur</p> <p>6.2.6. Autres sièges</p> <p>6.2.7. Commandes de conduite</p> <p>6.2.8. Marchepieds pour accéder à la cabine</p> <p>6.2.9. Autres équipements et aménagements intérieurs et extérieurs</p> <p>6.2.10. Garde-boue (ailes), dispositifs antiprojections</p> <p>7. AUTRE MATÉRIEL</p> <p>7.1. Ceintures/boucles de sécurité</p> <p>7.1.1. Sécurité de montage</p> <p>7.1.2. État</p> <p>7.1.3. Limiteur d'effort de ceinture de sécurité</p> <p>7.1.4. Prétensionneurs de ceinture de sécurité</p> <p>7.1.5. Airbag</p> <p>7.1.6. Système de retenue supplémentaire (SRS)</p> <p>7.2. Extincteur</p> <p>7.3. Serrures et dispositif antivol</p> <p>7.4. Triangle de signalisation</p> <p>7.5. Trousse de secours</p> <p>7.6. Cale(s) pour roue(s) (coins)</p> <p>7.7. Avertisseur sonore</p> <p>7.8. Tachymètre</p> <p>7.9. Tachygraphe</p> <p>7.10. Limiteur de vitesse</p> <p>7.11. Compteur kilométrique</p> <p>7.12. Systèmes de contrôle électronique de stabilité (ESC)</p> <p>8. NUISANCES</p> <p>8.1. Système de suppression du bruit</p> <p>8.2. Émissions à l'échappement</p> <p>8.2.1. Émissions des moteurs à allumage commandé</p> <p>8.2.1.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement</p> <p>8.2.1.2. Émissions gazeuses</p> <p>8.2.2. Émissions des moteurs à allumage par compression</p> <p>8.2.2.1. Équipement de réduction des émissions à l'échappement</p> <p>8.2.2.2. Opacité</p> <p>8.4. Autres points liés à l'environnement</p> <p>8.4.1. Pertes de liquides</p> <p>9. CONTRÔLES SUPPLÉMENTAIRES POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT DE PASSAGERS DES CATEGORIES M₂ ET M₃</p> <p>9.1. Portes</p> <p>9.1.1. Portes d'entrée ou de sortie</p> <p>9.1.2. Issues de secours</p> <p>9.2. Système de désembuage et de dégivrage</p> <p>9.3. Système de ventilation et de chauffage</p> <p>9.4. Sièges</p> <p>9.4.1. Sièges passagers</p> <p>9.4.2. Siège du conducteur</p> <p>9.5. Dispositifs d'éclairage intérieur et d'indication de parcours</p> <p>9.6. Couloirs, emplacements pour voyageurs debout</p> <p>9.7. Escaliers et marches</p> <p>9.8. Système de communication avec les voyageurs</p> <p>9.9. Notices</p> <p>9.10. Exigences concernant le transport d'enfants</p> <p>9.10.1. Portes</p> <p>9.10.2. Équipements de signalisation et équipements spéciaux</p> <p>9.11. Exigences concernant le transport de personnes à mobilité réduite</p> <p>9.11.1. Portes, rampes et ascenseurs</p> <p>9.11.2. Système de retenue du fauteuil roulant</p> <p>9.11.3. Équipements de signalisation et équipements spéciaux</p> |
|---|--|---|

LOGO

Organisme de
contrôle

LOGO

Atelier externe

Date

~~Annexe VI~~

Annexe V

**Modèle de convention-type pour le
contrôle technique en externe**

Entre

xxxxxxxxxx, représentée par xxx,

dénommée ci-après *l'organisme de contrôle technique*,

et

XXX, sise à XXX, L-XXXX XXXXX, représentée par XXX,

dénommé(e) ci-après l'entreprise partenaire

Il est convenu ce qui suit :

Chapitre I. L'objet de la convention

Art. 1^{er}. *L'organisme de contrôle technique* est d'accord pour faire effectuer par son personnel, ci-après dénommé les inspecteurs, le contrôle technique légal des véhicules routiers sur les équipements, appareils et installations mis à disposition et entretenus par l'entreprise partenaire. Pour les besoins de la présente convention ce contrôle technique est appelé contrôle technique en entreprise (CTE).

La présente convention a pour objet de déterminer les conditions – cadre du CTE et les modalités de son exécution.

Chapitre II. Les obligations de l'entreprise partenaire

Art. 2. (1) En vue de participer au CTE l'entreprise partenaire doit remplir les conditions prévues à l'article 4^{ter}, paragraphe 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

L'entreprise partenaire tient l'organisme de contrôle technique informé de tout changement susceptible d'affecter les autorisations et assurance précitées.

(2) L'organisme de contrôle technique est déchargé de toute responsabilité civile pour des préjudices pouvant survenir en relation avec le CTE sauf pour l'entreprise partenaire d'établir une faute ou une négligence à charge des inspecteurs de l'organisme de contrôle technique.

Dans les limites de la responsabilité civile qu'elle assume en vertu de l'alinéa 1^{er} l'entreprise partenaire prend fait et cause pour l'organisme de contrôle technique et tient celui-ci indemne de toute action susceptible d'être intentée contre celui-ci par un tiers.

(3) L'entreprise partenaire assume les conséquences financières résultant de l'obligation pour l'organisme de contrôle technique de refaire des opérations de contrôle technique, due à une quelconque non-conformité

LOGO

Organisme de
contrôle

LOGO

Atelier externe

des équipements, appareils ou installations utilisés dans le cadre du CTE, qui n'était pas apparente au moment où ont été effectuées les opérations de contrôle technique à répéter.

Art. 3. L'entreprise partenaire est tenue de garantir aux inspecteurs un travail en toute indépendance.

Elle atteste avoir pris connaissance des obligations légales des inspecteurs et des sanctions qui leur sont applicables, sur base notamment des articles 246 et suivants du Code pénal¹, en cas d'inobservation de ces obligations.

Chapitre III. Les obligations de l'organisme de contrôle technique.

Art. 4. L'organisme de contrôle technique s'engage à faire toutes les diligences utiles pour tenir son offre en matière de CTE adaptée à la demande de la part de l'entreprise partenaire.

Art. 5. L'organisme de contrôle technique se tient à la disposition de l'entreprise partenaire pour conseiller celle-ci en matière de conception et de mise en place des équipements et appareils et d'aménagement des installations ainsi qu'en matière de mise en œuvre administrative et opérationnelle du CTE.

Chapitre IV. L'équipement requis pour le CTE

Art. 6. L'entreprise partenaire doit disposer des équipements, des appareils et des installations repris en annexe I.

Toute modification du régime légal en matière de contrôle technique des véhicules routiers qui oblige à changer ou à compléter les équipements, les appareils ou les installations requis dans les stations de contrôle technique est de plein droit applicable au CTE.

Art. 7. Les équipements, les appareils et les installations doivent se trouver dans un hall fermé dont l'intérieur est protégé contre les intempéries.

L'entreprise partenaire prend les mesures nécessaires pour assurer que les conditions atmosphériques dans les locaux servant au CTE répondent aux standards valables dans les stations de contrôle technique et pour respecter les exigences légales en matière de sécurité et de santé au travail.

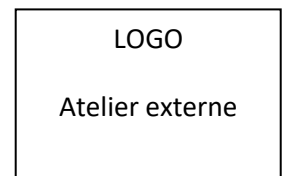
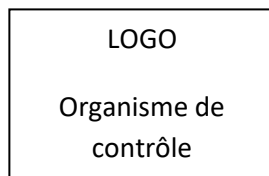
Elle veille que lesdits équipements, appareils et installations se trouvent en permanence dans un état de propreté et de fonctionnement correct, notamment du point de vue de leurs dimensions, de leur capacité de charge, de leur méthode et plage de mesure. Le respect desdites conditions est documenté par une information technique écrite à remettre à l'organisme de contrôle technique.

Les équipements et appareils doivent être soumis à un programme d'étalonnage (rattaché à un étalon national ou international), d'entretien et de contrôle réguliers, déterminé en concertation avec l'organisme de contrôle technique et les fabricants concernés.

Art. 8. (1) L'entreprise partenaire marque son accord avec les vérifications et audits périodiques des équipements, appareils et installations effectués par l'organisme de contrôle technique et les auditeurs commis par l'ILNAS, la première vérification ayant lieu dès avant la mise en œuvre du CTE.

A ces fins elle autorise les représentants de l'organisme de contrôle technique et les auditeurs à procéder à des essais sur les équipements et appareils en vue d'une comparaison de ceux-ci destinée à déceler d'éventuelles dérives de mesure.

¹ Les articles 246 et suivants du Code pénal ont trait à la corruption et au trafic d'influence



(2) Elle accepte que les équipements, appareils et installations ayant fait l'objet d'une inspection intervenue dans les conditions du paragraphe 1er porte une marque de contrôle en attestant la conformité aux stipulations de la présente convention et portant la date de son échéance.

(3) Seuls des équipements, appareils et installations portant la marque de contrôle peuvent servir dans le cadre du CTE. Tout remplacement d'un équipement ou d'un appareil doit avant sa mise en service faire l'objet d'une nouvelle inspection de la part de l'organisme de contrôle technique.

(4) L'entreprise partenaire veille aux inspections de sécurité et étalonnages légalement prévus des équipements, appareils et installations servant dans le cadre du CTE.

(5) L'entreprise partenaire est tenue par les exigences qui se dégagent pour le CTE de la norme ISO/CEI 17020 qui s'appliquent en vertu de l'accréditation de l'organisme de contrôle technique.

Chapitre V. Les modalités d'exécution du CTE

Art. 9. En vue de la mise en œuvre du CTE l'entreprise partenaire désigne une personne de contact, qui justifie des compétences utiles sur le plan technique, et qui est chargée d'assumer les relations courantes avec *l'organisme de contrôle technique*. Elle informe celui-ci dans les plus brefs délais des coordonnées de cette personne ainsi que d'éventuels changements concernant celle-ci.

Art. 10. Le CTE est assuré par des équipes d'au moins 2 inspecteurs. Si l'entreprise partenaire est un organisme sans but lucratif et que seuls des véhicules construits ou immatriculés pour la 1^{ère} fois il y a au moins 20 ans sont contrôlés, le CTE pourra être assuré par un seul inspecteur.

Art. 11. La durée d'un CTE par garage partenaire porte sur au moins 4 heures d'affilée.

Les inspecteurs affectés au CTE ont droit à une interruption de travail

- de 10 minutes après 2 heures de travail, cette interruption étant à charge de l'entreprise partenaire,
- de 30 à 60 minutes après 4 heures de travail, cette interruption étant à charge de *l'organisme de contrôle technique*.

Art. 12. Le CTE a lieu sur rendez-vous à convenir, à l'initiative de l'entreprise partenaire, jusqu'à 5 jours ouvrables avant la date du CTE.

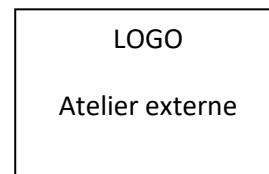
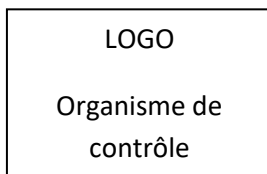
Des demandes introduites à plus courte échéance ne sont retenues que dans les limites des disponibilités de l'organisme de contrôle technique.

L'organisme de contrôle technique se réserve de refuser des rendez-vous si le nombre des véhicules n'atteint pas un nombre minimum variant en fonction de la demande globale en matière de CTE.

Tout rendez-vous annulé ou modifié à l'initiative de l'entreprise partenaire à moins de 24 heures avant le CTE convenu autorise l'organisme de contrôle technique à mettre à la charge de celle-ci le temps réservé pour le CTE, mais non utilisé à ces fins.

Art. 13. L'entreprise partenaire soumet d'avance à *l'organisme de contrôle technique* par voie électronique un relevé des véhicules à contrôler avec l'indication du numéro d'immatriculation et de la marque des véhicules concernés. En vue des opérations de contrôle concernées, jusqu'à 15% des véhicules repris sur le relevé peuvent être remplacés par d'autres véhicules non repris en vue des opérations de contrôle concernés.

Art. 14. Dès avant le démarrage des opérations de CTE l'opérateur désigné en vertu de l'article 9 procède à la vérification du fonctionnement approprié des équipements et appareils, tout en documentant cette vérification sur la fiche de contrôle, dont le modèle fait l'objet de l'annexe II.



Cette fiche indique la date de la vérification et le résultat des contrôles effectués pour chaque équipement et appareil avec la mention de tout défaut ou non-conformité éventuellement constaté.

La fiche, signée par l'opérateur, est remise contre récépissé aux inspecteurs dès avant le démarrage des opérations de CTE.

Les opérations du CTE ne sont effectuées qu'après la remise de la fiche et à condition que celle-ci ne mentionne pas de défaut ou de non-conformité en relation avec le fonctionnement des équipements et appareils.

Art. 15. Toute non-conformité des équipements, appareils ou installations surgissant au cours des opérations de CTE autorise les inspecteurs *de l'organisme de contrôle technique* à interrompre ces opérations jusqu'au rétablissement des conditions prévues par la présente convention.

Art. 16. En vue de l'exécution des opérations du CTE les inspecteurs peuvent se faire présenter les documents de bord et le certificat de conformité des véhicules à contrôler.

Ils sont autorisés à retirer tout certificat de contrôle technique, toute vignette de conformité ainsi que tout certificat d'immatriculation échu ou invalide et à remettre au représentant de l'entreprise partenaire un nouveau certificat de contrôle technique, une nouvelle vignette de conformité ou un nouveau certificat d'immatriculation qui, le cas échéant, ont une validité provisoire, et sont remplacés par l'organisme de contrôle technique avant l'échéance de cette validité.

Art. 17. Toute opération de CTE donne lieu à la remise d'un certificat de contrôle technique du véhicule contrôlé.

Le contrôle complémentaire d'un véhicule refusé, intervenant ou non lors d'un même CTE, comporte l'établissement d'un nouveau certificat de contrôle technique.

Chapitre VI. Le mode de rémunération

Art. 18. La tarification du CTE a lieu sur base d'un prix forfaitaire conformément à l'article 20 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers.

Le prix mis en compte porte sur la durée de présence effective des inspecteurs dans les locaux servant au CTE. Cette durée inclut l'interruption de 10 minutes que l'organisme de contrôle technique fait valoir en application de l'article 11, alinéa 2.

Chaque demi-heure entamée compte pour une demi-heure entière.

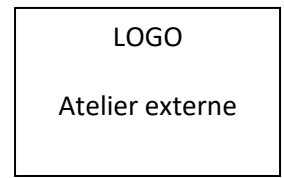
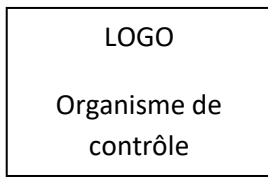
Les frais administratifs et de déplacement de l'organisme de contrôle technique sont mis en compte moyennant un forfait de 30 euros.

Chapitre VII. Les conditions et la durée de validité de la convention

Art. 19. (1) La présente convention est conclue pour une durée de cinq ans et prend cours le xxxxxxxx.

(2) Sauf dénonciation de la convention par une des parties à son échéance, moyennant un préavis par lettre recommandée avec accusé de réception d'au moins douze mois, elle est reconduite tacitement pour de nouveaux termes consécutifs de trois ans.

Une dénonciation anticipée de la convention peut se faire avec un préavis d'au moins douze mois.



Chapitre VIII. L'interprétation de la convention et le règlement des différends

Art. 20. La nullité ou toute autre forme de vice qui affecterait une ou plusieurs clauses de la présente convention n'affecte en rien la validité de la convention ou celle des autres clauses que celle-ci comporte.

En cas de clause déclarée nulle ou affectée d'un vice, les parties s'accordent dans les meilleurs délais pour la remplacer par voie d'avenant.

Le fait, par l'une ou l'autre partie de ne pas exiger l'exécution par l'autre partie de l'une quelconque de ses obligations, n'affecte en aucune façon le droit de demander ladite exécution à une date ultérieure et ne peut donc être considéré comme une renonciation aux droits découlant desdites obligations.

Art. 21. Le droit luxembourgeois est applicable à la présente convention.

Tout différend découlant de la présente convention ou en relation avec celle-ci fait l'objet d'une tentative d'accord amiable entre les parties.

Si l'interprétation ou l'application de la présente convention donne lieu à un différend qui n'a pas pu être réglé à l'amiable entre parties dans un délai de douze mois, chacune des deux parties peut recourir à l'arbitrage ou à une procédure judiciaire.

Si dans les trois mois à compter de la demande d'arbitrage émanant de l'une des parties, il n'y a pas d'entente sur le choix du ou des arbitres, l'une quelconque des parties peut demander au président du Conseil d'Etat de désigner un arbitre unique devant lequel le différend est renvoyé pour décision.

La sentence arbitrale est obligatoire pour les parties.

Pour le surplus le Titre unique « Des arbitrages » du Livre III du Nouveau Code de procédure civile est applicable.

En cas d'une procédure judiciaire, les juridictions de l'arrondissement de Luxembourg seront seules compétentes pour régler les différends entre parties relatifs à l'interprétation, l'application ou l'exécution de la présente convention.

Fait à _____, le XX XX XXXX en autant d'exemplaires que de parties.

Pour l'organisme de contrôle technique

XXXX

XXXX

Pour XXXX

XXXX

XXXX

ANNEXE 1: Équipements et installations requis pour le CTE

1. freinomètre à rouleaux (A1 ;A2, A3, A4), avec blocage automatique du résultat de l'essai à la fin de celui-ci
(A1) peut être remplacé par un décéléromètre pour le contrôle des freins de tracteurs et de machines
(A2) les freinomètres à rouleaux destinés à l'inspection de véhicules d'une masse supérieure à 3,5t doivent correspondre aux exigences des normes ISO 21069-1 et ISO 21069-2
(A3) pour l'inspection de motocycles le freinomètre doit disposer d'un mode manuel permettant son activation et d'une plaque de guidage adaptée
(A4) freinomètre adapté à l'utilisation de véhicules munie d'une traction à toutes roues motrices
 2. manomètre (A2), muni d'un tuyau de raccordement ISO d'une longueur d'au moins six (6) m
(A2) seulement requis pour le contrôle de véhicules équipés d'un système de freinage à air comprimé
 3. ripomètre
 4. luminoscope
 5. pont-élévateur ou fosse d'inspection, éclairé de façon adéquate et équipé d'un cric et d'une lampe du type baladeuse
 6. analyseur de gaz (A3), fonctionnant sur base de rayons infrarouges et permettant la mesure de la teneur des gaz d'échappement en CO (%) ainsi que de la valeur ' λ ' d'un système de régulation catalytique à trois voies
(A3) seulement requis pour le contrôle des émissions de véhicules équipés d'un moteur à allumage commandé (essence ou gaz)
 7. opacimètre (A4), fonctionnant suivant le principe de la mesure du flux partiel et permettant la mesure du coefficient d'absorption ' k '
(A4) seulement requis pour le contrôle des émissions de véhicules équipés d'un moteur à allumage par compression (Diesel)
et immatriculés depuis plus de dix (10) mois
 8. détecteur de jeu
 9. extincteur, dûment contrôlé et certifié, à portée de main de l'endroit où ont lieu les inspections
 10. trousse de premier secours, à portée de main de l'endroit où ont lieu les inspections
 11. installations sanitaires (vestiaire, lavabo, toilette)
 12. équipement de bureau (pupitre, chaise, fax, photocopieur)
 13. ligne téléphonique, y compris une téléphone fixe ou portable
 14. un accès Internet à haut débit, type DSL permettant une connexion VPN entre l'atelier de l'entreprise-CTE et le site de l'organisme de contrôle technique
- Les différents appareils de mesure doivent de préférence être disposés en ligne droite et à l'intérieur d'un hall couvert et chauffé.
 - Suivant les spécifications de l'équipement, il se peut que pour certaines catégories de véhicules son utilisation n'est pas possible. Il appartient au garage-partenaire de s'assurer qu'il dispose d'un équipement adéquat lorsqu'il accepte des véhicules pour une session de contrôle technique en entreprise.
 - Afin d'éviter tout accident grave, il est strictement interdit de contrôler des remorques sur des ponts élévateurs.

- Le contrôle technique périodique des motocycles ne pourra être effectué que si le freinomètre répond aux exigences techniques requises (le freinomètre doit être équipé d'un mode de contrôle pour les motocycles).
- Toutes les mesures réalisées doivent être rattachées à un étalon national ou international! A condition, que la preuve de ce raccordement est difficilement réalisable pour des raisons techniques, l'organisme de contrôle technique peut s'accorder avec le garage-partenaire sur une éventuelle réalisation d'une intercomparaison au fins de déterminer la fiabilité des équipements de mesure du garage partenaire. Ceci ne dispense pas ultérieurement le garage-partenaire de s'acquitter des obligations afférentes pour lesquels il s'est engagé dans la convention.

| | | | | | | | | | | | | | | |
|--|--|--|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| | | cric / Grubenheber ⁽¹⁾ | / | | | | | | | | | | | |
| | | extincteur/Feuerlöscher: | | | | | | | | | | | | |
| | | État, présence et échéance du marquage de l'équipement par l'organisme de contrôle technique / Zustand, Präsenz und Ablauf des Fälligkeitsdatums der Kontrollorganmarkierungen | | | | | | | | | | | | |
| | | Divers (exp. portes, air comprimé, éclairage, bureau, etc.) / Verschiedenes (z.B. Türen, Luftdruck, Beleuchtung, Büro, u.s.w.) | | | | | | | | | | | | |
| | | (*) Lorsque l'équipement n'est pas conforme, préciser ci-après la nature du défaut (case "Remarque entreprise-CTE") Im Falle dass ein Gerät nicht "Konform" ist, ist die Natur des Mangels anzugeben. | | | | | | | | | | | | |
| | (Le signataire doit pouvoir faire preuve d'une expérience/formation suffisante pour l'appréciation du bon fonctionnement des équipements d'inspection) | ⁽¹⁾ approprié pour véhicule P.L. & V.L. / geeignet für LKW & PKW | | | | ⁽²⁾ approprié pour PL. & VL. et 4x4 / geeignet für LKW, PKW & 4x4 | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | <u>Remarque Entreprise CTE / Bemerkung Unternehmen:</u> | | | | | | Nom et paraphe de l'agent de l'organisme de contrôle technique (pour accusé de réception/ Empfangsbestätigung): | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | |
|--|---|--|--|
| | | <u>Remarque de l'organisme de contrôle technique</u> | |
| | <p>Les originaux des enregistrements doivent être vérifiés aux fin de garantir que toutes les informations pertinentes sont contenues, puis être conservés par le Chef de Station dans un classeur des enregistrements. En cas de non-conformité le Responsable Technique et le Chef de Service Entretien sont à informer dans les meilleurs délais. Une copie peut être conservée par l'entreprise-CT en question.</p> | <p>Enregistrement certifié conforme:</p> | |
| | | <p>(date/signature Chef de Station/Adjoint)</p> | |

Version coordonnée

du projet de règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points

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

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers et de la Chambre des salariés ; les avis de la Chambre d'agriculture et de la Chambres des fonctionnaires et employés publics ayant été demandés;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre ministre de la Mobilité et des Travaux Publics et après délibération du Gouvernement en conseil;

Arrêtons

Chapitre I^{er}. - Les avertissements taxés

Art. 1^{er}.

Les montants de la taxe à percevoir pour l'avertissement taxé prévu par les articles 12 et 15 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ainsi que par l'article 21 de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis sont fixés à 12, 24, 49, 74, 145, 250 et 500 euros, selon la gravité de l'infraction constatée.

La détermination des parts des communes dans le montant total des avertissements taxés décernés du chef des infractions reprises aux rubriques 107-39 à 107-45 du catalogue annexé se fait annuellement au prorata des avertissements taxés de l'espèce décernés sur le territoire des communes concernées par les membres de la police grand-ducale ; la police grand-ducale tient à cet effet la statistique afférente et en adresse à la fin de chaque année une copie comportant des données dépersonnalisées au ministre ayant les Finances dans ses attributions.

Art. 2.

1. La perception sur place du montant de la taxe se fait soit en espèces, soit par règlement au moyen des seules cartes de crédit et modes de paiement électronique acceptés à cet effet par les membres de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises.

2. Lorsque le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, la convocation est donnée d'après une formule spéciale publiée en annexe du présent règlement et composée d'un reçu, d'une copie et d'une souche.

Les formules, dûment numérotées, sont reliées en carnets de 15 exemplaires.

Le contrevenant s'en acquittera dans le délai imparti au bureau de police ou des douanes et accises lui désigné par l'agent verbalisant, soit par versement ou virement de la taxe sur un des comptes chèques postaux spécialement ouverts à cet effet au nom de la police ou des douanes et accises.

Art. 3.

Sans préjudice des dispositions des articles 4 et 4bis applicables en cas de règlement par versement ou virement postal, l'avertissement taxé est donné d'après les formules spéciales publiées en annexe du présent règlement, composées, d'un reçu, d'une copie et d'une souche.

Ces formules, dûment numérotées, sont reliées en carnets de 15 exemplaires que l'administration de l'Enregistrement et des Domaines mettra à la disposition du directeur général de la police grand-ducale.

Toutes les taxes perçues par les membres de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et des accises sont transmises sans retard à un compte-chèque postal déterminé de l'administration de l'Enregistrement et des Domaines à Luxembourg.

Les frais de versement, de virement ou d'encaissement éventuels sont à charge du contrevenant, lorsque la taxe est réglée par versement ou virement bancaire. Elles sont à charge de l'Administration si le règlement se fait par carte de crédit ou au moyen d'un mode de paiement électronique.

Art. 4.

1. Lorsque l'avertissement taxé n'est pas susceptible d'entraîner une réduction de points dans les conditions de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée le reçu est remis au contrevenant, contre le paiement de la somme due en vertu du catalogue des avertissements taxés repris en annexe, après radiation de la rubrique « permis à points ».

Lorsque la taxe est réglée par versement ou par virement à un des comptes chèques postaux prévus à l'article 2, le récépissé en cas de versement et la copie en cas de virement servent de reçu au contrevenant.

2. La copie est remise respectivement au directeur général de la police grand-ducale ou au directeur de l'administration des douanes et des accises.

3. L'information au procureur d'Etat des avertissements taxés donnés se fait moyennant l'établissement par le directeur général de la police grand-ducale et par le directeur de l'administration des douanes et des accises de relevés mensuels.

4. La souche reste dans le carnet de formules.

Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches et les quittances de dépôt y relatives, par les membres de la police grand-ducale au directeur général de la police grand-ducale et par les membres de l'administration des douanes et des accises au directeur de l'administration des douanes et des accises.

Si une ou plusieurs formules n'ont pas abouti à l'établissement d'un avertissement taxé, elles doivent être renvoyées en entier et porter une mention afférente.

En cas de versement ou de virement de la taxe à un des comptes-chèques postaux prévus à l'article 2, le titre de virement ou de versement fait fonction de souche.

5. Lorsque l'avertissement taxé n'est pas susceptible d'entraîner une réduction de points dans les conditions de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée et que le montant de l'avertissement taxé ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction, le contrevenant se verra remettre la convocation après radiation de la rubrique « permis à points ».

En cas d'établissement d'un procès-verbal, la copie est annexée audit procès-verbal et sera transmise au procureur d'Etat.

La souche reste dans le carnet de formules. Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches par les membres de la police grand-ducale au directeur général de la police et par les membres de l'administration des douanes et accises au directeur de cette administration.

Art. 4bis.

1. Lorsque le paiement de l'avertissement taxé est susceptible d'entraîner une réduction des points, le membre de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises informe le contrevenant de la réduction de points qu'entraîne le règlement de la taxe. Il fait en outre signer par celui-ci la déclaration sur les formules spéciales publiées en annexe du présent règlement moyennant laquelle le contrevenant déclare avoir été avisé dans les termes de la loi de la réduction de points résultant de l'application de l'avertissement taxé en cause, la formule étant complétée par les mots «lu et approuvé ».

Par ailleurs, le contrevenant se voit remettre le reçu contre paiement de la somme due en vertu du catalogue des avertissements taxés repris en annexe, la rubrique permis à points dûment remplie.

2. Lorsque la taxe est réglée par versement ou par virement à un des comptes chèques postaux prévus à l'article 2 le récépissé en cas de versement et la copie en cas de virement servent de reçu au contrevenant. Le règlement de la taxe par virement ou versement ne dispense pas le membre de police grand-ducale ou de l'administration des douanes et accises de faire signer par le contrevenant la déclaration dont question au premier alinéa du paragraphe 1.

3. Lorsque l'avertissement taxé est susceptible d'entraîner une réduction de points et que le montant ne peut pas être perçu sur le lieu même de l'infraction le contrevenant se verra remettre la convocation, la rubrique permis à points dûment remplie.

En cas d'établissement d'un procès-verbal, la copie est annexée audit procès-verbal et sera transmise au procureur d'Etat.

La souche reste dans le carnet de formules. Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches par les membres de la police grand-ducale au directeur général de la police et par les membres de l'administration des douanes et accises au directeur de cette administration.

4. L'information au procureur d'Etat des avertissements taxés donnés se fait moyennant l'établissement par le directeur général de la police grand-ducale et par le directeur de l'administration des douanes et accises de relevés mensuels.

5. La souche reste dans le carnet de formules.

Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches et les quittances de dépôt y relatives, par les membres de la police grand-ducale au directeur général de la police grand-ducale et par les membres de l'administration des douanes et accises au directeur de cette administration.

Si une ou plusieurs formules n'ont pas abouti à l'établissement d'un avertissement taxé, elles doivent être renvoyées en entier et porter une mention afférente.

En cas de versement ou de virement de la taxe à l'un des comptes chèques postaux prévus à l'article 2, le titre de virement ou de versement fait fonction de souche, ensemble avec la déclaration mentionnée aux paragraphes 1. et 2.

Art. 4ter.

(1) L'avertissement taxé décerné à la suite d'une infraction constatée selon les modalités de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés est adressé à la personne pécuniairement responsable par courrier, d'après le modèle repris en annexe contenant l'avis de constatation et le formulaire de contestation.

À défaut de paiement ou de contestation dans le délai imparti, l'avertissement taxé est adressé à la personne pécuniairement responsable, par lettre recommandée, d'après le modèle repris en annexe contenant l'avis de constatation et le formulaire de contestation.

(2) À défaut de paiement ou de contestation, dans le délai imparti par la lettre recommandée prévue au paragraphe 1^{er}, alinéa 2, d'un avertissement taxé décerné pour une infraction ne donnant pas lieu à une réduction de points, la personne pécuniairement responsable est informée qu'elle est redevable d'une amende forfaitaire correspondant au double du montant de l'avertissement taxé, par lettre recommandée.

(3) Lorsque le paiement de l'avertissement taxé n'est pas susceptible d'entraîner une réduction de points, mention en est faite sur l'avis de constatation.

Lorsque le paiement de l'avertissement taxé est susceptible d'entraîner une réduction de points, l'avis de constatation renseigne sur la réduction de points qu'entraîne le paiement de la taxe. La disposition relative à la déclaration dont question à l'article 4bis, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, ne s'applique pas.

(4) Le récépissé en cas de versement, la copie en cas de virement au compte postal ou bancaire indiqué sur l'avis de constatation et le relevé en cas de paiement par carte bancaire servent de reçu à l'intéressé.

(5) L'information au procureur d'État des avertissements taxés décernés se fait moyennant l'établissement par le directeur général de la Police grand-ducale de relevés mensuels.

(6) Lorsqu'il n'est pas possible à l'égard de non-résidents qui n'ont au Luxembourg ni patrimoine ni revenus de recouvrer l'amende forfaitaire prévue à l'article 6, paragraphe 3, de la loi précitée du 25 juillet 2015, l'Administration de l'enregistrement et des domaines en informe le procureur général d'État.

(7) Pour autant qu'il n'y soit pas dérogé par le présent article, les dispositions des articles 3 à 4 bis s'appliquent.

Art. 5.

Chaque unité de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et des accises doit tenir un registre spécial indiquant les formules mises à sa disposition, les avertissements taxés donnés et les formules annulées.

Le directeur général de la police grand-ducale et le directeur de l'administration des douanes et accises établissent au début de chaque mois, en triple exemplaire, un bordereau récapitulatif portant

sur les perceptions du mois précédent; ce bordereau récapitulatif indique les noms et prénoms du contrevenant, le numéro de son permis de conduire et de son adresse exacte, la date et l'heure de l'infraction, le montant de la taxe perçue et la date du paiement, le numéro d'immatriculation du véhicule ayant, le cas échéant, servi à commettre l'infraction . Un exemplaire de ce bordereau est transmis à l'administration de l'enregistrement et des domaines, et un autre exemplaire sert de relevé d'information au procureur d'Etat dans les conditions du paragraphe 3 des articles respectivement des paragraphes 3. et 4. des articles 4 et 4bis.

Le directeur général de la police grand-ducale et le directeur de l'administration des douanes et accises établissent au début de chaque mois en triple exemplaire un relevé des avertissements taxés donnés, susceptibles d'entraîner une réduction de points. Tant le procureur d'Etat que le ministre des Transports reçoivent un exemplaire de ce relevé.

Le directeur général de la police grand-ducale et le directeur de l'administration des douanes et des accises établissent au 31 décembre de chaque année un inventaire des opérations de l'année écoulée. Un exemplaire de cet inventaire est adressé à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines avec les formules annulées. Un autre exemplaire est transmis au procureur d'Etat.

Chapitre II.- Les consignations pour les contrevenants non-résidents

Art. 6.

Les montants de la somme à consigner en vue de l'article 16 de la loi du 14 février 1955 précitée correspondent aux montants prévus pour les avertissements taxés repris au catalogue annexé.

Les frais bancaires ou postaux éventuels sont toujours à charge de l'intéressé.

Art. 7.

1. La somme à consigner est perçue moyennant une formule spéciale publiée en annexe du présent règlement et composée d'un reçu, de deux copies et d'une souche.

Ces formules, dûment numérotées, sont reliées en carnets de 15 exemplaires que l'administration de l'Enregistrement et des Domaines met à la disposition du directeur général de la police grand-ducale et du directeur de l'administration des douanes et des accises.

Toutes les sommes à consigner perçues par les membres de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et des accises sont versées sans retard à la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat.

2. Le reçu est immédiatement remis au contrevenant contre paiement de la somme à consigner fixée conformément aux dispositions de l'article 6.

3. La première copie est remise à la caisse de consignation en même temps que le montant de la somme à consigner. Les frais d'encaissement éventuels en sont déduits, lorsque la somme à consigner est réglée par chèque; dans ce dernier cas, la pièce justificative renseignant sur ces frais est annexée à la copie.

4. La deuxième copie certifiée par la caisse de consignation est annexée au procès-verbal établi en la matière.

5. La souche, dûment certifiée par la caisse de consignation ou, en cas de virement postal de la somme à consigner, par le préposé du bureau des postes, reste dans le carnet de formules. Du moment que le carnet est épuisé, il est renvoyé avec toutes les souches dûment certifiées par les membres de la police grand-ducale au directeur générale de la police grand-ducale et par les membres de l'administration des douanes et des accises au directeur de l'administration des douanes et des accises.

Si une ou plusieurs formules n'ont pas abouti à la perception d'une somme à consigner, elles doivent être renvoyées en entier et porter une mention afférente.

Le directeur général de la police grand-ducale et le directeur de l'administration des douanes et des accises établissent au début de chaque mois, en double exemplaire, un bordereau récapitulatif portant sur les perceptions du mois précédent. Un exemplaire de ce bordereau est transmis à la caisse de consignation.

Le directeur général de la police grand-ducale et le directeur de l'administration des douanes et des accises établissent au 31 décembre de chaque année un inventaire des opérations de l'année écoulée. Un exemplaire de cet inventaire est adressé à la caisse de consignation avec les formules annulées.

Art. 8.

Il n'y a lieu à consignation que lorsque le contrevenant non résident ne s'acquitte pas entre les mains des membres de la police grand-ducale ou de l'administration des douanes et des accises du montant de l'avertissement taxé, augmenté, le cas échéant, des frais d'enlèvement et de garde qui résultent de la mise en fourrière du véhicule ayant servi à commettre l'infraction en cause.

En cas de condamnation l'amende prononcée est imputée sur la somme consignée; l'excédent éventuel est remboursé par la caisse de consignation. En cas d'acquiescement, la somme consignée ainsi que les frais d'enlèvement et de garde éventuels dont question à l'article 9 sont remboursés par ladite caisse.

Chapitre III.- Les mesures d'exécution de la mise en fourrière

Art. 9.

(1) La notion de mise en fourrière de véhicules recouvre à la fois l'enlèvement d'un véhicule du lieu de l'infraction, le transport vers la fourrière, ainsi que la garde de ce véhicule à la fourrière.

(2) Les frais d'enlèvement et de garde d'un véhicule résultant de sa mise en fourrière sont fixés comme suit:

- a) véhicules ayant une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3 .500 kg: 190,- euros;
- b) véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3 .500 kg: 315,- euros.

(3) Les frais d'enlèvement se composent du coût dû aux opérations préalables à la prise en charge ou en remorque du véhicule et au déplacement entre le lieu de l'infraction et la fourrière. Ces frais sont dus par le contrevenant dès le déclenchement de l'opération par la police grand-ducale ayant constaté l'infraction qui justifie la mise en fourrière, peu importe si le véhicule a effectivement dû être déplacé ou non. Les tarifs spécifiés au paragraphe (2) sont augmentés de 24,- euros au cas où l'enlève-

ment est effectué entre 18 .00 heures et 8 .00 heures, ou a lieu les jours fériés, les samedis et les dimanches.

La réquisition des dépanneurs commis à la prise en charge et au déplacement des véhicules à mettre en fourrière se fait au moyen de formules spéciales.

(4) Les frais de garde des véhicules sont fixés comme suit:

- a) véhicules ayant une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 3 .500 kg: 20,- euros par période;
- b) véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3 .500 kg: 32,- euros par période.

(5) Les frais de garde d'un véhicule sont calculés par périodes de 12 heures, de 00 .00 à 12 .00 heures et de 12 .00 à 24 .00 heures, à compter de la réception du véhicule dans la fourrière. Toute période entamée est mise en compte comme période entière. Au cas où la masse maximale autorisée ne peut pas être déterminée sur base des documents officiels disponibles, la masse propre du véhicule en question sera retenue pour déterminer les tarifs spécifiés aux paragraphes (2) et (4).

(6) L'état des frais d'enlèvement et de garde est constaté au moyen de formules spéciales à plusieurs feuilles, dont la copie soit sert de reçu en cas de paiement de l'avertissement taxé et des frais, soit est annexée au procès-verbal dressé par la police grand-ducale en cas de non-paiement.

(7) La liquidation des frais d'enlèvement dus aux dépanneurs se fait à la diligence de la police grand-ducale suivant la procédure prévue pour la liquidation des frais de justice et par imputation sur les crédits afférents du ministère de la Justice. Les frais d'enlèvement et de garde payés par les contrevenants sont versés sans retard par la police grand-ducale à un compte- chèque postal déterminé de l'administration de l'Enregistrement et des Domaines. Chaque unité de la police grand-ducale tient un registre spécial sur les entrées et sorties des véhicules et dresse mensuellement un relevé des sommes encaissées qui est transmis à l'administration de l'Enregistrement et des Domaines.

(8) Les jours et heures d'ouverture au public des fourrières existant en matière de circulation routière sont les suivants:

- a) du lundi au vendredi: de 8 .00 heures à 19 .00 heures;
- b) les samedis, dimanches et jours fériés: de 8 .00 heures à 12 .00 heures.

(9) Sont annexées au présent règlement grand-ducal, pour en faire partie intégrante, les formules spéciales suivantes:

- a) la réquisition des dépanneurs commis à la prise en charge et au déplacement des véhicules à mettre en fourrière;
- b) l'accusé de réception de l'entrée d'un véhicule à la fourrière;
- c) l'information relative à la sortie d'un véhicule de la fourrière;
- d) les états des frais d'enlèvement et de garde des véhicules.

Art. 10.

~~Tout propriétaire ou détenteur d'un véhicule mis en fourrière en est informé dans les 72 heures, à moins qu'il n'ait retiré son véhicule d'après un des modes prévus par la loi.~~

Tout propriétaire, détenteur ou titulaire d'un certificat d'immatriculation d'un véhicule mis en fourrière en est informé dans les 72 heures, à moins qu'il n'ait retiré son véhicule d'après un des modes prévus par la loi.

Cette information est faite sous pli fermé et recommandé, accompagné d'un avis de réception.

Le délai de 30 jours prévu au paragraphe 7 de l'article 17 modifié de la loi du 14 février 1955 précitée prend cours

- en cas d'acceptation de la lettre recommandée, le jour de son acceptation;
- en cas de refus de la lettre recommandée, le jour de ce refus;
- en cas d'omission de retirer la lettre recommandée dans le délai imparti par l'Administration des Postes et Télécommunications, le jour de l'expiration de ce délai :

Art. 11.

Dans un délai de 3 mois à partir de la notification de la réquisition d'aliénation du procureur d'Etat, l'administration de l'Enregistrement et des Domaines se charge de l'aliénation des véhicules délaissés ou confisqués.

Les véhicules qui n'ont pas trouvé d'acquéreur endéans ce délai ainsi que les épaves peuvent être livrés à la destruction.

Dans tous les cas l'administration de l'Enregistrement et des Domaines informe le ministre des Transports ainsi que le parquet compétent des suites données aux réquisitions de vente. L'information au ministre des Transports comporte les éléments d'identification disponibles du véhicule; y sont joints les documents de bord du véhicule qui ont, le cas échéant, été récupérés.

Chapitre IV.- Les mesures d'exécution en matière de permis à points

Art. 12.

Le catalogue regroupant les contraventions et déterminant les montants de la taxe à percevoir pour les différentes contraventions qui est reproduit à l'Annexe I du présent règlement, comporte en outre l'indication du nombre de points à retirer pour les contraventions donnant lieu à une réduction du nombre de points dont tout permis de conduire est affecté en vertu du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée.

Art. 13.

Les membres de la police grand-ducale et de l'administration des douanes et accises qui décernent un avertissement taxé pour une contravention donnant lieu à une réduction de points en vertu du paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée, en informant par voie informatique le ministre des Transports dans les 15 jours suivant le règlement de la taxe.

Lorsque le contrevenant qui a sa résidence normale au Luxembourg, est titulaire d'un permis de conduire luxembourgeois ou d'un permis de conduire délivré par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen dûment enregistré, cette communication comporte toutes les données utiles à l'identification du contrevenant et notamment ses noms, prénoms, date et lieu de naissance et le numéro de son permis de conduire ainsi que la nature de la ou des infractions commises et les références aux articles tels que prévues au catalogue annexé au présent règlement.

Lorsque le contrevenant qui a sa résidence normale au Luxembourg, est titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen et non dûment enregistré ou d'un permis de conduire délivré par un pays tiers à l'Espace Economique Européen et non dûment transcrit, ou que le contrevenant n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, la communication comporte outre les indications mentionnées à l'alinéa 2 du présent article, l'adresse exacte de l'intéressé.

Lorsque le contrevenant n'est pas en possession d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule qu'il a conduit, ou lorsqu'il ne satisfait pas aux réquisitions des agents chargés du contrôle d'exhiber son permis de conduire, la communication comporte, outre l'adresse exacte de l'intéressé ainsi que les indications mentionnées à l'alinéa 2, la mention des catégories de véhicules pour lesquelles le contrevenant dispose d'un permis de conduire valable ou la mention de la cause de l'omission de présenter le permis de conduire.

Art. 14.

Le procureur général d'Etat informe le ministre des Transports de toute condamnation judiciaire qui est devenue irrévocable pour une des infractions reprises au paragraphe 2 de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée.

La communication qui a lieu dans les 30 jours suivant la date à laquelle la condamnation est devenue irrévocable, consiste dans la transmission de la décision judiciaire intervenue.

Art. 15.

1. Le ministre des Transports procède à l'imputation des points retirés et en informe l'intéressé endéans les huit jours ouvrables à compter des communications prévues aux articles 13 et 14.

Cette information est faite sous pli fermé et recommandé dans le cas d'une déduction de points. Elle est faite par simple lettre postale en cas de reconstitution partielle ou intégrale des points. Dans le cas d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, cette information est valablement faite, lorsqu'elle est adressée selon les modalités qui précèdent à l'adresse indiquée suivant le cas dans la décision judiciaire ou dans la communication prévue à l'article 13.

2. L'information prévue au dernier alinéa du paragraphe 2. de l'article 2bis de la loi du 14 février 1955 précitée mentionne le libellé de l'infraction et le nombre de points déduits ainsi que les date et lieu des faits. Elle indique en outre si la déduction des points intervient sur base d'une décision judiciaire ou sur base d'un avertissement taxé. Dans le premier cas l'instance judiciaire, la date de la décision ainsi que la date où cette décision est devenue irrévocable sont mentionnées. Dans le second cas, la date du paiement de la taxe est mentionnée.

L'information indique en outre le nombre résiduel de points et comporte, le cas échéant, un rappel sommaire des antécédents ayant entraîné une perte de points. Elle énonce, la possibilité éventuelle de la reconstitution partielle de points ainsi que les voies de recours.

3. L'information prévue au premier alinéa du paragraphe 4. dudit article 2bis mentionne la date du cours de formation ainsi que le nombre de points restitués. Elle énonce le nouveau nombre de points dont dispose l'intéressé.

4. L'information prévue à l'alinéa premier du paragraphe 5. dudit article 2bis mentionne la date où la reconstitution du nombre intégral de 12 points est devenue effective.

Chapitre V.- Dispositions finales

Art. 16.

L'arrêté grand-ducal du 23 décembre 1955 fixant le montant de la taxe et les modalités d'application de l'avertissement taxé en matière de circulation routière, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite, est abrogé.

Art. 17.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de l'Economie, Notre Ministre de la Force Publique, Notre Ministre des Finances et de Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

ANNEXE I

Catalogue des avertissements taxés

établi conformément à l'article 15 modifié de la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques groupant les contraventions suivant les différents montants des taxes à percevoir et avec référence aux articles

- A) de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;
- B) du règlement grand-ducal du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique, tel qu'il a été modifié et complété dans la suite;
- C) du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses, tel qu'il a été modifié dans la suite;
- D) du règlement grand-ducal du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds pendant les dimanches et jours fériés;
- E) de la loi du 24 février 1995 portant approbation et application de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules lourds, fait à Bruxelles, le 9 février 1994, telle qu'elle a été modifiée dans la suite;
- F) de la loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis et du règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis;
- G) du règlement grand-ducal du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées;
- H) du règlement grand-ducal du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur des candidats-conducteurs, tel qu'il a été modifié dans la suite;
- I) du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers;
- J) du règlement grand-ducal du 16 avril 2003 concernant l'usage du signe distinctif particulier «médecin en service»;
- K) du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des

véhicules routiers;

- L) de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.
- M) Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes
- N) Règlement grand-ducal du 28 juillet 2014 concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées.

A. Arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|---|--------------------|----|------|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| 1 | I. OBJET /// | | | | | |
| 2 | II. DEFINITIONS /// | | | | | |
| | III. AMENAGEMENT DES VEHICULES ET DELEURS CHARGEMENTS 1.- Des dimensions des véhicules et de leurs chargements | | | | | |
| «3 | -01 Dépassement de la largeur maximale autorisée réglementaire d'un véhicule routier en circulation | | | 145 | | |
| | -02 Inobservation des conditions réglementaires pour véhicule de génie civil ou à usage public spécial dépassant les dimensions réglementaires | | | 145» | | |
| | (Règl. g.-d. du 19 décembre 2020) | | | | | |
| «4 | -01 Dépassement de la longueur maximale autorisée réglementaire d'un véhicule routier en circulation | | | 145 | | |
| | -02 Dépassement de l'équipement ou accessoire, démontable ou non, faisant saillie sur la face avant ou arrière d'un véhicule routier, non destiné à être utilisé dans les exploitations agricoles, d'une de ses faces de plus de 2 mètres | | | 145 | | |
| | -031 Débordement du rayon de giration réglementaire | | | 145 | | |
| | -042 Inobservation sur un train routier de la distance maximale de 16,40 mètres entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble | | | 145 | | |
| | -053 Inobservation de la distance minimale de 3 mètres entre l'essieu arrière d'un camion et l'essieu avant de la remorque y accouplée | | | 145 | | |
| | -064 Défaut pour un véhicule routier ou un ensemble de véhicules routiers couplés dont la longueur hors-tout dépasse 18,75 mètres, d'être muni à leur face la plus arrière d'un panneau réglementaire portant l'inscription «Véhicule long» | | | 145 | | |
| | -07 Inobservation des conditions réglementaires pour un véhicule de génie civil ou à usage public spécial dépassant les dimensions réglementaires | | | 145» | | |
| 5 | (...) (Abrogé par le règl. g.-d. du 25 juillet 2015) | | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--|--|--------------------|----|------|-------------------------|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 décembre 2020)</i> | | | | | | |
| «6 | | | | | | |
| -01 | Dépassement de la hauteur maximale autorisée réglementaire d'un véhicule routier en circulation | | | 145 | | |
| -02 | Inobservation de la hauteur maximale réglementaire, pour le conducteur, le propriétaire, le titulaire ou le détenteur du certificat d'immatriculation, pour un véhicule de génie civil ou à usage public spécial dépassant les dimensions réglementaires | | | 145» | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 28 juillet 2014)</i> | | | | | | |
| «7 | | | | | | |
| -01 | Inobservation de l'autorisation ministérielle permet tant de dépasser les maxima des dimensions réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques | | | | «500» ⁺ | |
| -02 | Défaut d'une autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima des dimensions réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques | | | | «500» ⁺ | |
| -03 | (...) (Supprimé par le règl. g.-d. du 19 décembre 2020) | | | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «8 | | | | | | |
| -01 | Chargement pouvant constituer un danger pour les personnes, causer des dommages aux propriétés, traîner sur la voie publique ou y tomber | | | | «250» ¹ | 2 |
| -02 | Chargement compromettant la conduite du véhicule, ou nuisant à la visibilité du conducteur | | | | «250» ¹ | 2 |
| -03 | Chargement provoquant un bruit évitable | | | 74 | | |
| -04 | Transport sans couverture ou emballage fermé de matières poussiéreuses ou volatilisantes ou de débris d'animaux | | | | «250» ¹ | 2 |
| -05 | Dispositif non réglementaire servant à arrimer, à couvrir ou à protéger le chargement d'un véhicule routier | | | | «250» ¹ » | 2 |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 décembre 2020)</i> | | | | | | |
| «9 | | | | | | |
| -01 | Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement dépasse les maxima réglementaires à l'une des faces latérales d'un véhicule routier Dépassement des dimensions réglementaires du chargement à l'une des faces latérales, supérieure, avant ou arrière d'un véhicule routier, pour lequel une autorisation spéciale pour la mise en circulation ne peut pas être établie | | | | 500 | |
| | | | | 145 | | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| -02 | Dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres | | | | 250 | 2 |
| -03 | Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement dépasse les maxima réglementaires à l'une des faces avant ou arrière d'un véhicule routier | | | | 500 | |
| -043 | Utilisation non réglementaire d'un support de charge | | | | 250 | 2 |
| -05 | Dépassement de la longueur maximale autorisée d'un véhicule routier utilisé pour le transport d'un conteneur, autre qu'un conteneur 45-pieds, conteneur inclus | | | | 250 | |
| -04 | Fait de conduire ou de tolérer la conduite par un tiers, pour le propriétaire, le titulaire ou le détenteur du certificat d'immatriculation, d'un véhicule routier présentant un 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 | | | | 250 | 2 |
| -06 | Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement dépasse les maxima réglementaires à la face supérieure d'un véhicule routier | | | | 500 | |
| -07 | Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement dépasse l'une des faces avant, arrière ou latérales d'un véhicule exceptionnel | | | | 500 | |
| -08 | Inobservation de l'autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima du chargement réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques | | | | 500 | |
| -09 | Défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre | | | | 145 | |
| -10 | Défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre | | | | 145 | |
| -05 | Fait de conduire ou de tolérer la conduite par un tiers, pour le propriétaire, le titulaire ou le détenteur du certificat d'immatriculation, d'un véhicule routier présentant un défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre | | | | 145 | 2 |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -06 | Fait de conduire ou de tolérer la conduite par un tiers, pour le propriétaire, le titulaire ou le détenteur du certificat d'immatriculation, d'un véhicule routier présentant un défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre (Règl.g-d. du 25 juillet 2015) | | | 145 | | 2 |
| «10 | | | | | | |
| -01 | Transport par le conducteur d'un cycle, d'un véhicule assimilé à un cycle, d'un cyclomoteur, d'un motocycle ou d'un motocycle à sidecar d'objets ou marchandises gênants pour la conduite ou dangereux pour la circulation | | | 74 | | |
| -02 | Chargement non réglementaire d'un cycle, d'un véhicule assimilé à un cycle, d'un cyclomoteur, d'un cyclomoteur à trois roues, d'un motocycle ou d'un motocycle à side-car, d'un tricycle ou d'un quadri- cycle | | | 74» | | |
| 11 | /// 2.- De la masse maximale autorisée (Règl.g-d. du 19 décembre 2020) | | | | | |
| «12 + | | | | | | |
| 12bis | | | | | | |
| -01 | Dépassement de la m.m.a sur un essieu | | | 145 | | |
| -02 | Traction d'un véhicule traîné, dont la masse maximale par essieu est supérieure à 10t sans pour autant dépasser 12t, à une vitesse de plus de 25km/h | | | 74 | | |
| -03 | Dépassement de la m.m.a. d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés Fait de conduire ou de tolérer la conduite par un tiers, pour le propriétaire, le titulaire ou le détenteur du certificat d'immatriculation, d'un véhicule routier présentant un dépassement de la m.m.a. d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dans la limite de 10% et pour lequel une autorisation spéciale pour la mise en circulation ne peut pas être établie | | | 145 | | |
| -04 | Fait de conduire ou de tolérer la conduite par un tiers, pour le propriétaire, le titulaire ou le détenteur du certificat d'immatriculation, d'un véhicule routier présentant un dépassement de la m.m.a. d'un véhicule pour les véhicules, ou d'un ensemble de véhicules couplés, dont la m.m.a dépasse 4.250 kg, dans la limite de 10% et pour lequel une autorisation spéciale pour la mise en circulation ne peut pas être établie | | | 250 | | 2 |
| -045 | Dépassement de la m.m.a. d'un véhicule équipé d'une technologie de carburant de substitution | | | 145 | | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| -056 | Défaut de respecter le rapport réglementaire entre la puissance du moteur et la m .m.a. d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés | | | 74 | | |
| -067 | Inobservation de la charge utile réglementaire d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses | | | 74 | | |
| -078 | Inobservation du rapport minimum de 1:4 entre la masse supportée par le ou les essieux moteurs et la masse en charge d'un véhicule ou d'un ensemble devéhicules couplés | | | 74 | | |
| -089 | Inobservation du rapport minimum de 1:5 entre la charge du ou des essieux directeurs et la masse en charge d'un véhicule automoteur | | | 74 | | |
| -0910 | Masse en charge d'une remorque ou d'un véhicule traîné supérieure à la masse de remorquage maximale autorisée du véhicule tracteur | | | 74 | | |
| -101 | Inobservation du rapport réglementaire entre la masse à vide d'un tracteur et la m .m .a . ou la masse en charge de la remorque ou du véhicule traîné | | | 74 | | |
| | Défaut sur un autobus, un autocar, un camion, un tracteur de semi-remorques, une remorque ou une semi-remorque dont la m .m.a dépasse 3 .500kg | | | | | |
| -142 | – de la plaque du constructeur réglementaire | | 49 | | | |
| -123 | – de la plaque réglementaire relative aux dimensions | | 49 | | | |
| -134 | – de la plaque unique réglementaire | | 49 | | | |
| 12 + 12bis | | | | | | |
| -145 | – du document unique réglementaire délivré par l'organisme chargé du contrôle technique suivant un modèle agréé par le ministre ayant les Transportsdans ses attributions ou, dans le cas d'un véhicule étranger, par l'autorité compétente du pays d'immatriculation | | 49 | | | |
| -156 | Inobservation des conditions de l'autorisation ministérielle permettant de dépasser ou de diminuer les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques | | | | 500 | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| -167 | Défaut d'une autorisation ministérielle permettant de dépasser ou de diminuer les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques | | | | 500 | |
| | Inobservation par le conducteur d'une machine automotrice ou d'une machine mobile dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/hou d'un véhicule spécial de génie civil ou à usage public spécial dépassant les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires | | | | | |
| -178 | – de l'obligation de conduire le véhicule à vide | | | 74 | | |
| -189 | – de l'obligation de prendre toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité routière | | | 74 | | |
| | Inobservation de la limite de vitesse de 40km/h par le conducteur d'un véhicule spécial de génie civil ou à usage public spécial dépassant les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires : | | | | | |
| -4920 | – le dépassement étant inférieur à 15 km/h en agglomération | | 49 | | | |
| -201* | – le dépassement étant supérieur à 15 km/h en agglomération | | | | 145 | 2 |
| -242 | – le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/hen dehors d'une agglomération | | 49 | | | |
| -2223* | – le dépassement étant supérieur à 20 km/h en de-hors d'une agglomération | | | | 145 | 2 |
| -2324 | – le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/hsur une autoroute | | 49 | | | |
| -2425* | – le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur uneautoroute | | | | 145 | 2» |
| | 3.- Des attelages | | | | | |
| 13 | | | | | | |
| -01 | Conduite d'un véhicule auquel sont attelés plus de 4 animaux en file ou plus de 3 de front | | 49 | | | |
| | 4.- Des remorques et autres véhicules trainés | | | | | |
| | (Règl. g.-d. du 6 juillet 2004) | | | | | |
| «14 | | | | | | |
| -01 | Traction de plus d'une remorque ou semi-remorque sauf dispense ministérielle | | | | 74 | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------------|---|--------------------|-----|----------------|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -02 | Traction d'une remorque destinée au transport de personnes par un véhicule automoteur circulant à plus de 25 km/h à l'exception un autobus ou un autocar | | | 74» | | |
| «-03 | Traction d'un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 40km/h | | | 74 | | |
| «-04 | Traction d'un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 25km/h, sans que le véhicule tractant soit couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité | | | 74» | | |
| «-05 - 04 | Traction d'un véhicule traîné à une vitesse supérieure à 25km/h, sans que le véhicule tractant satisfasse en matière du contrôle technique aux exigences du paragraphe (1) de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 ² | | | 74 | | |
| «-06» -05 | Défaut du disque prévu à la rubrique 2 .16 g) du paragraphe 2 de l'article 2 | | | 74» | | |
| 15 | «Traction par un cyclomoteur ou un quadricycle léger:» | | | | | |
| -01 | – de plus d'un véhicule | | 49 | | | |
| -02 | – d'un véhicule servant au transport de personnes | | | 74 | | |
| «-03 | Traction par un cycle de plus d'un véhicule | | 49 | | | |
| | Défaut pour un cycle traînant un véhicule servant au transport de personnes d'être muni: | | | | | |
| -04 | – d'un dispositif d'accouplement réglementaire | | | 74 | | |
| -05 | – d'un système de freinage réglementaire | | | 74 | | |
| -06 | – d'un rétroviseur approprié | | | 74» | | |
| | (Règl. g.-d. du 19 décembre 2020) | | | | | |
| «-07 | Traction d'un véhicule par un micro-véhicule électrique | | 49» | | | |
| 16 | | | | | | |
| -01 | Utilisation d'une attache de remorque ne présentant pas toutes les garanties de sécurité | | | 74 | | |
| -02 | Utilisation d'une attache de fortune hors le cas de force majeure | | | 74 | | |
| 17 | | | | | | |
| -01 | Inobservation de la distance maximale de 5 m entre le véhicule tracteur et le véhicule traîné | | 49 | | | |
| -02 | Défaut de signaler des attaches dépassant 2,50 m, autres que des timons ou des brancards, par un fanion | | 49 | | | |
| -03 | Fixation non réglementaire du fanion | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| 18* | | | | | | |
| -01 | Utilisation d'une remorque à un essieu dont la force au point d'appui, à l'état arrêté, n'est pas dirigée vers le bas | | | 74 | | |
| -02 | Utilisation d'un dispositif d'accouplement non réglementaire | | | 74 | | |
| -03 | Défaut d'une attache secondaire | | 49 | | | |
| -04 | Utilisation d'une attache secondaire non réglementaire ou utilisation non réglementaire d'une attache secondaire | | 49 | | | |
| | Utilisation d'un timon triangulaire ou central: | | | | | |
| -05 | – d'un type non agréé, à moins que la remorque n'ait été agréée dans son ensemble | | 49 | | | |
| -06 | – qui n'est pas construit et fixé de façon à pouvoir résister en toutes circonstances sans rupture ou déformation permanente aux efforts auxquels il est soumis | | 49 | | | |
| -07 | Utilisation d'un timon autre qu'un timon triangulaire sur une remorque dont l'essieu avant est pourvu d'une couronne à billes | | 49 | | | |
| -08 | Utilisation d'un timon triangulaire constitué de tubes ou d'éléments formant caisson | | 49 | | | |
| -09 | Utilisation d'une couronne à billes qui ne fait pas l'objet d'une agrération BENELUX | | 49 | | | |
| -10 | Utilisation d'un véhicule ne possédant pas les qualités techniques réglementaires au point de vue des matériaux, de la construction ou de la finition du châssis | | 49 | | | |
| | Utilisation d'un véhicule: | | | | | |
| -15 | Défaut d'indication de la marque sur une remorque ou sur une semi-remorque | 24 | | | | |
| -16 | Défaut de plaque d'identification sur une remorque ou sur une semi-remorque | 24 | | | | |
| (18) | | | | | | |
| -17 | Utilisation d'un véhicule muni de roues ou d'essieux non réglementaires ou n'ayant pas fait l'objet d'une agrération BENELUX | | 49 | | | |
| -18 | Utilisation d'un véhicule, autre qu'une remorque ayant un p.t.m.a inférieur ou égal à 2.500 kg et destinée au transport de bateaux, dont les faces latérales présentent des creux non réglementaires | | 49 | | | |
| -19 | Utilisation d'un véhicule dont des saillies latérales, pouvant présenter un danger, ne sont pas efficacement protégées | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--|--|--------------------|-----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl.g.-d. du 13 janvier 2005)</i> | | | | | | |
| «-20 | Utilisation d'une remorque n'offrant pas une protection latérale efficace* | | 49» | | | |
| «-21» ¹ | Utilisation d'une remorque dont la rotation des roues provoque une projection excessive vers l'arrière | | 49 | | | |
| «-22» ¹ | Utilisation d'un véhicule dont les roues et les bandages pneumatiques touchent les autres parties du véhicule | | | 74 | | |
| «-23» ¹ | Utilisation d'un ensemble de véhicules dont les positions d'orientation sont limitées par l'attache secondaire ou un organe de service de l'un des véhicules couplés | | | 74 | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 13 janvier 2005)</i> | | | | | | |
| «-24 | Utilisation d'un véhicule traîné par un cycle et destiné au transport de personnes qui n'est pas d'un type agréé | | | 74» | | |
| 19 | /// | | | | | |
| 5.- Des pneumatiques | | | | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «20 | | | | | | |
| -01 | Usage sur un véhicule routier de roues ou de tables de roulement occasionnant des dégradations à la voie publique | | | 74 | | |
| -02 | Défaut de pneumatiques à air sur un véhicule routier autre qu'un cycle traîné ou un véhicule spécial de l'armée ou en l'absence d'une autorisation ministérielle afférente Défaut de pneumatiques à air sur un véhicule routier autre qu'un cycle, un cycle traîné, un véhicule spécial de l'Armée, un véhicule spécial de la Police grand-ducale ou en l'absence d'une autorisation ministérielle afférente | | | 74» | | |
| 21 | Usage sur un véhicule routier d'un ou de plusieurs pneus** | | | 74 | | |
| -01 | – d'une capacité de charge insuffisante | | | 74 | | |
| (21) | | | | | | |
| -02 | – d'un indice de vitesse insuffisant | | | 74 | | |
| -03 | – ne présentant pas sur toute leur surface de roulement des rainures apparentes | | | | 145 | 2 |
| -04 | – faisant apparaître de la toile | | | | 145 | 2 |
| -05 | – présentant sur un flanc une fissure ou une déchirure profondes | | | | 145 | 2 |
| -06 | – ne présentant pas des rainures principales d'une profondeur d'au moins 1,0 mm pour les cyclomoteurs et les véhicules traînés et d'au moins 1,6 mm pour les autres véhicules | | | | 145 | 2 |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| -07 | Défaut d'affichage réglementaire de la vitesse maximale autorisée pour les pneus de type «M+S» dont l'indice de vitesse correspond à une vitesse maximale inférieure à la vitesse maximale par construction du véhicule sur lequel ces pneus sont montés* | | 49 | | | |
| | (Règl.g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| «22 | | | | | | |
| -01 | Usage de pneus à crampons en dehors des mois ou des conditions atmosphériques qui en autorisent l'usage | | | 74 | | |
| -02 | Usage non réglementaire de pneus à crampons | 24 | | 74 | | |
| -03 | Usage de pneus à crampons non réglementaires | | | 74 | | |
| -04 | Défaut de disque réglementaire à la face arrière des véhicules équipés de pneus à crampons | | 49 | | | |
| -05 | Usage du disque sur un véhicule non équipé de pneus à crampons | | | | | |
| -06 | Usage d'un dispositif antidérapant non incorporé en dehors des conditions atmosphériques qui en autorisent l'usage | | | 74 | | |
| 23 | | | | | | |
| | Usage sur un véhicule routier des catégories M1 et N1 | | | | | |
| -01 | – de pneus qui ne sont pas du même type et de la même structure | | | | 145 | 2 |
| -02 | – de pneus qui n'ont pas le même diamètre extérieur, montés sur des roues jumelées | | | | 145 | 2 |
| | Usage sur le même essieu d'un véhicule routier autre qu'un véhicule des catégories M1 et N1, un cycle, un véhicule assimilé aux cycles et un véhicule traîné par un cycle ou par un véhicule assimilé aux cycles: | | | | | |
| -03 | – de pneus qui ne sont pas du même type et de la même structure | | | | 145 | 2 |
| -04 | – de pneus qui n'ont pas le même diamètre extérieur, montés sur des roues jumelées | | | | 145 | 2» |
| 23bis | (...) ¹ | | | | | |
| | 6.- Des organes mécaniques | | | | | |
| 24 | | | | | | |
| -01 | Usage d'un véhicule qui n'est pas en bon état de marche | | 49 | | | |
| | (Règl.g.-d. du 25 juillet 2015) | | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------|---|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| «-02 | Usage d'un véhicule dont l'extérieur ou le chargement présente des parties saillantes, pointues ou coupantes, à moins que ces parties ne soient indispensables du point de vue technique ou ne soient requises sur un équipement destiné à une utilisation dans une exploitation agricole | | | 74 | | |
| -03 | Défaut pour le véhicule visé à l'alinéa 2 de l'article 24 d'être muni d'un cache lorsque l'élément saillant, pointu ou coupant se trouve à une hauteur du sol de moins de 2 mètres et que le véhicule n'est pas utilisé aux fins de travaux sur la voie publique | | | 74 | | |
| -04 | Défaut pour le véhicule visé à l'alinéa 2 de l'article 24 d'être signalé par un feu jaune clignotant, visible de tout côté, lorsque l'élément saillant, pointu ou coupant n'est pas couvert par un cache et que le véhicule est utilisé aux fins de travaux sur la voie publique | | | 74» | | |
| 24bis + 24ter* | | | | | | |
| | (Règl. g.-d. du 25 juillet 2015) | | | | | |
| | «Usage d'un autobus, d'un autocar, d'une remorque, d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses ou d'un véhicule porte-conteneur transportant des conteneurs dépassant de plus de 60 cm le point extrême arrière du véhicule porte-conteneur:» | | | | | |
| | (Règl. g.-d. du 13 janvier 2005) | | | | | |
| «-01 | – dont la hauteur sous toute la largeur arrière excède la hauteur réglementaire | | | 74» | | |
| -02 | – équipé d'un pare-choc arrière non réglementaire** | | 49 | | | |
| -03 | Usage d'un véhicule automoteur d'un p.t.m.a. supérieur à 2 .500 kg non muni d'un dispositif de prise en remorque réglementaire | | 49 | | | |
| | Usage d'un autobus, d'un autocar ou d'un véhicule destiné au transport de choses: | | | | | |
| -04 | – non muni d'un châssis réglementaire | | | 74 | | |
| -05 | – non muni d'un réservoir à carburant réglementaire** | | | 74 | | |
| (24bis + 24ter) | | | | | | |
| -06 | – dont le réservoir à carburant ou les canalisations sont installés de façon non réglementaire | | | 74 | | |
| -07 | – non muni d'un dispositif de changement de vitesse réglementaire | | 49 | | | |
| -08 | Usage d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses dont la cabine de conduite n'est pas aménagée de façon réglementaire | | 49 | | | |
| | (Règl. g.-d. du 13 janvier 2005) | | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------------------------|--|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| «-09 | Défaut pour un véhicule d'être muni à l'avant d'un dispositif de protection contre l'encastrement* | | | 74 | | |
| -10 | Défaut pour un véhicule d'être muni d'un dispositif de protection latérale** | | | 74» | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «24quat*** | Usage d'un véhicule routier de la catégorie M1: | | | | | |
| -01 | – muni d'un châssis non réglementaire | | | 74 | | |
| -02 | – muni d'une suspension non réglementaire | | | 74 | | |
| -03 | – muni d'une installation de chauffage non réglementaire | | 49 | | | |
| -04 | – dont l'habitacle, y compris la toiture, n'est pas aménagé de façon réglementaire | | 49 | | | |
| -05 | – dont l'extérieur présente, à moins de 2 mètres du sol, des parties saillantes, pointues ou tranchantes non réglementaires | | | 74 | | |
| -06 | – dont les portières latérales pivotant autour d'un axe vertical n'ont pas leurs charnières à l'avant | | 49 | | | |
| -07 | – dont la rotation des roues provoque une projection excessive vers l'arrière | | 49 | | | |
| 24quin | Usage d'un véhicule routier automoteur qui n'est pas muni | | | | | |
| -01 | – d'ancrages pour ceintures de sécurité | | | 74 | | |
| -02 | – de ceintures de sécurité réglementaires | | | 74 | | |
| -03 | Défaut de pictogramme réglementaire informant sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité, apposé en évidence aux places assises munies de ceintures de sécurité dans les véhicules des catégories M2 et M3 | | 49» | | | |
| 24sex* | Usage d'un motocycle: | | | | | |
| -01 | – non muni d'un dispositif de changement de vitesse réglementaire | | 49 | | | |
| -02 | – non muni d'un embrayage progressif ou facilement réglable | | 49 | | | |
| -03 | – dont chaque roue n'est pas équipée d'un garde-boue | | 49 | | | |
| | Usage d'un motocoupé assimilé à la catégorie des motocycles: | | | | | |
| -04 | – dont le réservoir à carburant ou ses canalisations sont installés de façon non réglementaire | | | 74 | | |
| -05 | – dont l'habitacle du véhicule carrossé n'est pas suffisamment aéré | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| -06 | – dont le système de chauffage n'est pas réglementaire | | 49 | | | |
| -07 | – dont les portières latérales pivotant autour d'unaxe vertical n'ont pas leurs charnières à l'avant | | 49 | | | |
| 25 | Usage d'un véhicule automoteur ou d'un «cyclomoteur» | | | | | |
| -01 | – provoquant des bruits gênants | | 49 | | | |
| -02 | – émettant un bruit dépassant le niveau sonore réglementaire | | 49 | | | |
| 25bis | Usage d'un véhicule automoteur ou d'un «cyclomoteur» ¹ | | | | | |
| -01 | – émettant des fumées nuisibles ou inconfortables | | | 74 | | |
| -02 | – non muni d'un dispositif d'échappement réglementaire*** | | | 74 | | |
| 25ter | | | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 10 février 1999) | | | | | |
| «-01 | Usage d'un véhicule automoteur équipé d'un moteur à allumage commandé émettant des gaz dépassant les valeurs-limites réglementaires | | | 74 | | |
| -02 | Usage d'un véhicule automoteur équipé d'un moteur à allumage par compression émettant des fumées dont le coefficient d'absorption dépasse les valeurs-limites réglementaires | | | 74» | | |
| 26 | Usage d'un véhicule dont les organes de direction: | | | | | |
| -01 | – ne sont pas de construction réglementaire | | | 74 | | |
| -02 | – ne sont pas en bon état de fonctionnement | | | 74 | | |
| -03 | Usage d'un véhicule dont une bonne maniabilité n'est pas assurée | | 49 | | | |
| 27- 27ter | | | | | | |
| -01 | Usage d'un véhicule dont le système de freinage n'est pas rapide et efficace | | | 74 | | |
| 28 + 28ter 28sexies | | | | | | |
| -01 | Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un moto- cycle, un tracteur ou une machine, non muni de deux dispositifs de freinage réglementaires | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|--|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| 28bis* | | | | | | |
| -01 | Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un motorcycle, un tracteur, une machine ou un véhicule spécial de l'Armée, non muni d'un dispositif de freinage de service, d'un dispositif de secours ou d'un dispositif de stationnement réglementaire | | | 74 | | |
| | Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un motorcycle, un tracteur, une machine ou un véhicule spécial de l'Armée ou un véhicule spécial de la Police grand-ducale, non muni d'un dispositif de freinage de service, d'un dispositif de secours ou d'un dispositif de stationnement réglementaire | | | 74 | | |
| 29 | | | | | | |
| -01 | Usage d'une remorque qui a un p.t.m.a supérieur à 750 kg ou dont le poids en charge est supérieur à la moitié du poids propre du véhicule tracteur, et qui n'est pas muni d'un dispositif de freinage réglementaire | | | 74 | | |
| 30 | | | | | | |
| | (Règl. g.-d. du 6 juillet 2001) | | | | | |
| «-01 | Défaut de dispositif assurant automatiquement l'arrêt en cas de rupture de l'attache sur une remorque équipée d'un frein de service obligatoire, à l'exception des remorques dont la masse maximale autorisée est inférieure à 1 .500 kg et qui sont équipées d'une attache secondaire réglementaire | | 49 | | | |
| -02 | Attache touchant la voie publique | | 49» | | | |
| 30bis** | | | | | | |
| -01 | Usage d'une remorque ou d'une semi-remorque nonmunie d'un dispositif de freinage automatique, d'un dispositif de freinage de service ou d'un dispositif de freinage de stationnement réglementaire | | | 74 | | |
| -02 | Usage d'un ensemble de véhicules d'un p.t.m. a. supérieur à 16 .000 kg non muni d'un système de freinage de service à commande pneumatique | | | 74 | | |
| (30bis) | | | | | | |
| -03 | Usage d'une remorque ou d'une semi-remorque dont l'efficacité des dispositifs de freinage ne répond pas aux valeurs réglementaires | | | 74 | | |
| 31 | | | | | | |
| -01 | Défaut d'au moins un frein à inertie ou d'un dispositif de freinage pouvant être actionné par un serre-frein, sur unvéhicule traîné dont le poids en charge dépasse 2 .000 kg, autre qu'une machine, un essieu simple de dépannage ou un véhicule traîné par un «cyclomoteur» ¹ | | | 74 | | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---|--|---|-----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl.g.-d. du 10 février 1999)</i> | | | | | | |
| «32 + 32bis -01 | Usage d'un motocycle, d'un cyclomoteur, d'un c.m. a.ou d'un cycle qui n'est pas pourvu de deux freins indépendants réglementaires | | | 74 | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 19 décembre 2020)</i> | | | | | | |
| «-02 | Défaut d'équiper un véhicule autre qu'un cycle mais assimilé à celui-ci et celui dont les deux roues ne sont pas alignées ou qui est équipé d'une seule roue, d'un système de freinage unique agissant sur la roue unique ou, pour les véhicules équipés de plusieurs roues, de manière équilibrée sur au moins deux roues | | | 74» | | |
| «-03» ² | Usage d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un c. m. a. dont l'efficacité de freinage ne répond pas aux valeurs réglementaires | | 49 | | | |
| «-04» ² | Usage d'un motocycle, d'un cyclomoteur, d'un c .m.a .ou d'un cycle dont les freins peuvent être actionnés par une personne autre que le conducteur | | 49 | | | |
| | Usage d'un motocoupé, assimilé à la catégorie des motocycles, qui n'est pas pourvu | | | | | |
| «-05» ² | – de deux freins réglementaires | | | 74 | | |
| «-06» ² | – d'un frein de stationnement réglementaire | | | 74» | | |
| 33 -01 | Usage d'un «tracteur» non muni d'un dispositif de freinage réglementaire | | | 74 | | |
| 34-35 -01 | Usage d'un véhicule non spécifié aux articles 28 à 33 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 pré-cité, qui n'est pas muni d'un dispositif de freinage à action mécanique | | 49 | | | |
| | -02 | Défaut de cale sur un véhicule dont le p.m.a dépasse 3.500 kg | 49 | | | |
| 36 | | | | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 23 mai 2012)</i> | | | | | | |
| «-01 | Défaut de dispositif de marche en arrière réglementaire sur un véhicule automoteur soumis à l'immatriculation et d'une masse à vide de plus de 400kg* | | 49» | | | |
| 7.- Des appareils avertisseurs | | | | | | |
| 37 -01 | Défaut d'appareil avertisseur sonore réglementaire sur un véhicule automoteur ou sur un motocoupé assimilé aux c.m.a. | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------------------|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)</i> | | | | | | |
| «38 | | | | | | |
| -01 | Défaut d'une sonnette réglementaire sur un cycle | | | 74 | | |
| -02 | Défaut d'un avertisseur sonore réglementaire sur un quadricycle léger | | | 74 | | |
| -03 | Défaut d'une sonnette ou d'un avertisseur sonore réglementaires sur un cyclomoteur | | | 74» | | |
| 39 | <i>///</i> | | | | | |
| 40 | | | | | | |
| -01 | Présence sur un véhicule d'un appareil avertisseur non réglementaire | | 49 | | | |
| 41-41quin** | | | | | | |
| -01 | Usage d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, autre qu'un tracteur sans cabine ou à cabine non fermée, une machine ou un véhicule de l'armée, qui n'est pas pourvu d'appareils indicateurs de direction réglementaires | | | 74 | | |
| | Usage d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, autre qu'un tracteur sans cabine ou à cabine non fermée, une machine, un véhicule de l'Armée, ou un véhicule spécial de la Police grand-ducale, qui n'est pas pourvu d'appareils indicateurs de direction réglementaires | | | 74 | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «-02 | Défaut d'un signal de détresse sur un véhicule effectuant le ramassage scolaire | | | 74» | | |
| | (...) ² | | | | | |
| «-03» | Usage d'un véhicule automoteur, à l'exception des machines, d'une remorque ou d'un motocoupé assimilé aux «cyclomoteurs» ⁴ qui n'est pas pourvu de feux-stop réglementaires**** | | | 74 | | |
| (41-41quin) | | | | | | |
| «-04» | Usage d'un «cyclomoteur» ou d'un motocoupé y assimilé, enregistré pour la première fois après le 1 ^{er} janvier 1981 qui n'est pas pourvu d'appareils indicateurs de direction réglementaires | | | 74 | | |
| 42-*42quater | | | | | | |
| | Usage d'un véhicule automoteur, autre que les véhicules spéciaux de l'Armée, les machines et les motocycles, qui n'est pas muni: | | | | | |
| | Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un véhicule spécial de l'Armée, un véhicule spécial de la Police grand-ducale, une machine et un motocycle, qui n'est pas muni: | | | | | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| -01** | – de deux feux-route réglementaires | | | 74 | | |
| -02** | – de deux feux-croisement réglementaires | | | 74 | | |
| -03** | – de deux feux-position réglementaires | | | 74 | | |
| -04** | – de deux feux rouges réglementaires | | | 74 | | |
| -05** | – d'un ou de deux feux réglementaires éclairant la plaque d'immatriculation | | 49 | | | |
| -06** | – d'au moins deux catadioptrés rouges réglementaires | | | 74 | | |
| -07** | Usage d'un véhicule automoteur muni de feux-brouillard avant ou arrière non réglementaires | | 49 | | | |
| -08** | Usage d'un véhicule automoteur muni d'un phare mobile qui n'est pas branché en parallèle avec les feux arrière | | 49 | | | |
| | Pour un véhicule affecté à un usage public spécial, un véhicule équipé en dépanneuse, un véhicule destiné au transport de véhicules accidentés ou un véhicule servant au transport de cruches à lait: | | | | | |
| -09 | – usage non réglementaire d'un feu éclairant la sur-face arrière | | 49 | | | |
| -10 | – usage d'un feu non réglementaire éclairant la sur-face arrière | | 49 | | | |
| -11 | Usage prohibé d'un feu éclairant la surface arrière d'un véhicule | | 49 | | | |
| | Usage d'un véhicule automoteur, autre que les véhicules spéciaux de l'Armée, les machines et les motos: | | | | | |
| | Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un véhicule spécial de l'Armée, un véhicule spécial de la Police grand-ducale, une machine et un motocytle: | | | | | |
| -12 | – dont l'emplacement des feux prescrits n'est pas réglementaire | | 49 | | | |
| -13 | – dont les feux rouges ou les feux éclairant la plaque d'immatriculation ne s'allument pas en même temps que les feux-position, les feux-croisement ou les feux-route | | 49 | | | |
| (42-42quater) | | | | | | |
| -14 | – qui n'est pas muni d'un ou de deux feux de marche arrière réglementaires | | 49 | | | |
| -15* | Usage d'un véhicule automoteur, autre que les véhicules spéciaux de l'Armée, les machines et les motos dont les feux, les ampoules ou les catadioptrés ne sont pas d'un type homologué par un Etat membre des Communautés Européennes** | | | 49 | | |
| | Usage d'un véhicule automoteur, autre qu'un véhicule spécial de l'Armée, un véhicule spécial de la Police grand-ducale, une machine et un motocytle dont les feux, les ampoules ou les catadioptrés ne sont pas d'un type homologué par un Etat membre des Communautés Européennes** | | 49 | | | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------------|---|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| -16* | Usage d'un «tracteur» qui n'est pas équipé d'un socle fixe à sept pôles, conforme à la norme ISO R/1724 | | | 74 | | |
| 43 | Usage d'un motocycle, «d'un tricycle ou d'un quadri-cycle» ¹ dont la largeur ne dépasse pas 1 m, qui n'est pas équipé à l'avant: | | | | | |
| -01 | – d'un ou de deux feux-route réglementaires | | | 74 | | |
| -02 | – d'un ou de deux feux-croisement réglementaires | | | 74 | | |
| -03 | – d'un ou de deux feux-position réglementaires | | | 74 | | |
| -04 | – de feux-brouillard réglementaires | | 49 | | | |
| -05 | – d'un catadioptré réglementaire | | 49 | | | |
| | Usage d'un motocycle, «d'un tricycle ou d'un quadri-cycle» ² dont la largeur ne dépasse pas 1 m, qui n'est pas équipé à l'arrière: | | | | | |
| -06 | – d'un feu rouge réglementaire | | | 74 | | |
| -07 | – d'un feu blanc réglementaire éclairant la plaqued'identité | | 49 | | | |
| -08 | – d'un catadioptré réglementaire | | | 74 | | |
| -09 | – d'un feu-brouillard rouge réglementaire | | 49 | | | |
| -10 | Usage d'un motocycle, qui n'est pas équipé sur les côtés d'un ou de plusieurs catadioptrés réglementaires | | 49 | | | |
| | Usage d'un side-car, adapté à un motocycle, qui n'est pas équipé: | | | | | |
| -11 | – d'un feu-position et d'un feu rouge réglementaire | | | 74 | | |
| -12 | – d'un catadioptré arrière réglementaire*** | | | 74 | | |
| (Règl.g.-d. du 10 février 1999) | | | | | | |
| «43bis | Usage d'un cyclomoteur qui n'est pas équipé | | | | | |
| -01 | – à l'avant d'un ou de deux feux blancs réglementaires | | | 74 | | |
| (43bis) | | | | | | |
| -02 | – à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptré réglementaires | | | 74 | | |
| -03 | – à l'arrière d'un feu brouillard réglementaire | | 49 | | | |
| -04 | – de pédales réglementaires | | 49 | | | |
| | Usage d'un quadricycle léger qui n'est pas équipé | | | | | |
| -05 | – à l'avant de deux feux blancs ou jaunes réglementaires | | | 74 | | |
| -06 | – à l'arrière de deux feux rouges réglementaires | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|--|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -07 | – à l'arrière de deux catadioptrés réglementaires | | | 74 | | |
| -08 | – à l'arrière d'un ou de deux feux blancs réglementaires éclairant le numéro d'identité Usage d'un cycle à une voie qui n'est pas équipé (Règl. g.-d. du 19 décembre 2020) «Usage d'un cycle ou d'un véhicule assimilé à celui-ci à une voie qui n'est pas équipé : | | 49» | | | |
| -09 | – d'une installation d'éclairage de 10 lux au moins | | | 74 | | |
| -10 | – à l'avant d'un feu blanc ou jaune réglementaire | | | 74 | | |
| -11 | – à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptré réglementaire Usage d'un cycle ou d'un véhicule assimilé à celui-ci à deux voies qui n'est pas équipé : | | | 74 | | |
| -12 | – de deux installations d'éclairage de 10 lux au moins chacune | | | 74 | | |
| -13 | – à l'avant de deux feux blancs ou jaunes réglementaires | | | 74 | | |
| -14 | – à l'arrière de deux feux rouges et de deux catadioptrés réglementaires | | | 74 | | |
| -15 | Usage d'un cycle non équipé de pédales réglementaires ou, à défaut, en l'absence de bandes réfléchissantes sur la partie arrière des chaussures du conducteur | | 49 | | | |
| -16 | Défaut sur une ou plusieurs roues d'un cycle de catadioptrés blancs ou jaunes ou de rubans circulaires blancs ou jaunes réfléchissants fixés de manière réglementaire | | 49 | | | |
| -17 | Usage d'un micro-véhicule électrique non équipé de catadioptrés latéraux réglementaires ou, à défaut, en l'absence de rubans ou d'autres dispositifs réfléchissants fixés sur le véhicule ou apposés sur les vêtements du conducteur | | 49 | | | |
| -18 | Défaut sur un cycle ou un véhicule assimilé à celui-ci de fixer les feux ou les catadioptrés de manière à délimiter le gabarit du véhicule | | 49 | | | |
| -19 | Usage sur un cycle ou un véhicule assimilé à celui-ci d'un feu éblouissant | | 49 | | | |
| (43bis) | | | | | | |
| -20 | Usage d'un cycle du genre VTT qui n'est pas équipé : – à l'avant d'un feu blanc ou jaune ou d'un catadioptré réglementaire | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -21 | – à l'arrière d'un catadioptre rouge réglementaire Usage de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité d'un cycle du genre VTT qui n'est pas équipé : | | | 74 | | |
| -22 | – d'une installation d'éclairage d'une puissance de 10 lux au moins | | | 74 | | |
| -23 | – à l'avant d'un feu blanc ou jaune réglementaire | | | 74 | | |
| -24 | – à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptre réglementaires | | | 74 | | |
| -25 | Défaut sur un micro-véhicule électrique d'allumer les systèmes d'éclairage installés de jour et de nuit | | | 74 | | |
| -26 | Usage dans des conditions de visibilité réduite et dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances d'ordre atmosphérique l'exigent, d'un micro-véhicule électrique qui n'est pas équipé de feux arrière rouges visibles à une hauteur d'au moins 40 cm à partir du sol ou, à défaut, en l'absence de dispositifs lumineux équivalents portés par le conducteur Usage d'un cycle traîné à une voie qui n'est pas équipé : | | | 74 | | |
| -27 | – d'une installation d'éclairage d'une puissance de 10 lux au moins | | | 74 | | |
| -28 | – à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptre réglementaires Usage d'un cycle traîné à deux voies qui n'est pas équipé : | | | 74 | | |
| -29 | – de deux installations d'éclairage d'une puissance de 10 lux au moins chacune Usage d'un véhicule traîné par un cycle qui n'est pas équipé | | | 74 | | |
| -30 | – à l'arrière de deux feux rouges et de catadioptres réglementaires | | | 74» | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 6 juillet 2001)</i> | | | | | | |
| «-31» | Usage d'un cycle traîné non équipé de pédales réglementaires ou, à défaut, en l'absence de bandes réfléchissantes sur la partie arrière des chaussures du conducteur | | 49 | | | |
| «-32» | Usage d'un cycle traîné non équipé de bandes réfléchissantes réglementaires visibles de l'arrière | | 49 | | | |
| «-33» | Défaut sur une ou plusieurs roues d'un cycle traîné de catadioptres blancs ou jaunes ou de rubans circulaires blancs ou jaunes réfléchissants fixés de manière réglementaire | | 49 | | | |
| (43bis) | Usage d'un véhicule traîné par un cycle qui n'est pas équipé Usage d'un véhicule qui est traîné par un cycle et qui n'est pas équipé | | | | | |
| «-34» | – à l'arrière d'un ou de deux feu(x) rouge(s) réglementaire(s) | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------|---|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| «-35» | – à l'arrière d'un ou de deux catadioptre(s) rouge(s) réglementaire(s) | | | 74 | | |
| «-36» | – sur chaque côté d'au moins deux catadioptrajaunes réglementaires | | | 74 | | |
| «-37» | – à l'avant d'un ou de deux catadioptr blancs réglementaires | | | 74 | | |
| 38 | - d'un fanion de sécurité visible pour les autres usagers de la voie publique | | | 74» | | |
| 44 | (Règl. g.-d. du 25 juillet 2015) | | | | | |
| | «Usage d'un véhicule équipé en dépanneuse, d'un véhicule destiné au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés, d'un véhicule destiné et équipé aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne ou d'un tracteur qui n'est pas équipé-» | | | | | |
| | «Usage d'un véhicule équipé en dépanneuse, d'un véhicule destiné au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés, d'un véhicule destiné et équipé aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, d'un véhicule servant à l'entretien, au nettoyage, au déneigement, au salage ou au déblaiement de la voie publique, d'un véhicule servant à l'entretien de l'équipement routier, d'un véhicule servant au ramassage des déchets, d'un véhicule dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12, d'un véhicule qui escorte les véhicules dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses dimensions fixées aux article 3, 4, 6 et 12, d'une machine dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 40 km/h ou d'un tracteur qui n'est pas équipé: » | | | | | |
| -01 | – d'un ou de plusieurs feux jaunes clignotants réglementaires | | 49» | | | |
| -02 | – de feux d'encombrement ou de catadioptr réglementaires sur la face avant | | 49 | | | |
| -03 | – de feux d'encombrement non réglementaires sur la face arrière | | 49 | | | |
| | (Règl. g.-d. du 18 mars 2000) | | | | | |
| «-04 | Usage d'un véhicule automoteur d'une largeur supérieure à 2,55 m qui n'est pas équipé de feux d'encombrement ou de catadioptr réglementaires* | | | 74 | | |
| -05 | Usage d'un tricycle d'une largeur supérieure à 1,30 m qui n'est pas équipé de feux d'encombrement réglementaires | | | 74» | | |
| «-06» ² | Usage d'un véhicule automoteur affecté au transport de personnes de moins de 10 places assises ou long de moins de 6 m et large de moins de 2 m, qui n'est pas équipé sur le côté gauche ou de chaque côté sur la face latérale de feux de stationnement réglementaires ou de feux en tenant lieu | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| «-07» ² | Usage d'un véhicule automoteur qui est équipé de catadioptrés non réglementaires ou placés de façon non réglementaire* | | 49 | | | |
| «-08» ² | Publicité lumineuse ou par surface réfléchissante sur un véhicule | | | 74 | | |
| 45 | Usage d'une remorque, d'un véhicule forain ou d'une roulotte qui dépasse en largeur le véhicule tracteur, et qui n'est pas équipé:** | | | | | |
| -01 | – à l'avant de deux feux d'encombrement réglementaires | | | 74 | | |
| -02 | – à l'arrière de deux catadioptrés réglementaires | | | 74 | | |
| -03 | – à l'arrière de deux feux rouges réglementaires | | | 74 | | |
| -04 | – à l'arrière d'un ou de deux feux blancs éclairant la plaque d'identité | | 49 | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)</i> | | | | | | |
| «-05 | Usage d'un véhicule traîné non équipé à l'arrière de deux catadioptrés rouges réglementaires | | | 74 | | |
| -06 | Usage d'un véhicule traîné par un cycle ou un «cyclomoteur» et qui n'est pas équipé d'un catadioptré réglementaire fixé à la face arrière gauche | | | 74» | | |
| 45bis | | | | | | |
| -01 | Usage d'un véhicule automoteur équipé de feux excédentaires | | | 74 | | |
| | Usage d'un véhicule automoteur dont les feux de même nom ne sont pas | | | | | |
| -02 | – de même couleur | | 49 | | | |
| -03 | – d'égal éclairage | | 49 | | | |
| -04 | – placés de façon réglementaire | | | 74 | | |
| -05 | Usage d'un véhicule automoteur dont les catadioptrés de même couleur ne sont pas d'égale intensité ou placés à la même hauteur (...) | | 49 | | | |
| «-06» | Usage d'un véhicule automoteur dont une partie ou le chargement masque les feux rouges ou les catadioptrés | | | 74 | | |
| «-07» | Bandes réfléchissantes non réglementaires | 24 | | | | |
| «-08» | Usage d'un véhicule automoteur dont les phares de longue portée ne s'éteignent pas automatiquement avec les feux-route | | 49 | | | |
| 9.- Des dispositifs visuels* | | | | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 22 avril 2009)</i> | | | | | | |
| «46 | | | | | | |
| -01 | Usage d'un véhicule routier automoteur n'assurant pas une vue du conducteur suffisamment dégagée vers l'avant ou vers les deux côtés | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|---|--------------------|----|--------------|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -02 (46) | Présence dans un véhicule d'une lumière gênant le conducteur** | | 49 | | | |
| -03 | Présence dans un véhicule routier automoteur d'un objet étranger à l'équipement et gênant la vue du conducteur ou se trouvant dans le champ de vision de celui-ci | | 49 | | | |
| -04 | Présence dans un véhicule routier automoteur d'un dispositif accessoire, d'une vignette ou d'un film en plastique fixés de façon non réglementaire | | 49 | | | |
| -05 | Fixation dans un véhicule routier automoteur d'un dispositif accessoire ou d'un film en plastique non réglementaires | | 49 | | | |
| -06 47 | Présence dans un véhicule d'un pare-brise ou d'un vitrage latéral non réglementaires** | | | 74» | | |
| -01 47bis | Défaut de dispositif d'essuie-glace réglementaire sur un véhicule automoteur à pare-brise autre que les motocycles | | 49 | | | |
| -01 47ter | Défaut de dispositif de dégivrage ou de lave-glace réglementaire* | | 49 | | | |
| | /// (Règl.g.-d. du 26 mai 2009) | | | | | |
| «48 | | | | | | |
| -01 | Défaut pour un véhicule routier automoteur d'être équipé par des rétroviseurs intérieurs ou extérieurs ou par des dispositifs de vision indirecte équivalents, réglementaires | | | 74» | | |
| 48 + 48bis | (...) | | | | | |
| | 10.- Des dispositifs spéciaux | | | | | |
| -01 49 | Usage d'un véhicule automoteur soumis à l'immatriculation au Luxembourg, autre que les tracteurs, les machines, les véhicules spéciaux de l'Armée, qui n'est pas équipé d'un indicateur de vitesse et d'un compteur kilométrique réglementaires Usage d'un véhicule automoteur soumis à l'immatriculation au Luxembourg, autre qu'un tracteur, une machine, un véhicule spécial de l'Armée et un véhicule spécial de la Police grand-ducale, qui n'est pas équipé d'un indicateur de vitesse et d'un compteur kilométrique réglementaires | | | 74 74 | | |
| | (Règl.g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| «-02 | Usage d'un véhicule effectuant le ramassage scolaire qui n'est pas muni d'un panneau «Enfants» réglementaire à l'avant et à l'arrière | | | 74» | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -03 (49) | Panneau «Enfants» non réglementaire | | 49 | | | |
| -04 | Usage abusif du panneau «Enfants» | | 49 | | | |
| -05 | Défaut de prudence spéciale aux arrêts des véhicules munis du panneau «Enfants» | | 49 | | | |
| -06 | Défaut de signalisation appropriée, en position horizontale, d'un plateau de chargement élévateur équipant un véhicule destiné au transport de choses | | | 74 | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)</i> | | | | | | |
| «-07**/**** | Usage d'un autobus ou autocar qui n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse réglementaire | | | | | «145 » |
| -08** | Usage d'un autobus ou autocar dont le limiteur de vitesse ne fonctionne pas de façon réglementaire | | | | | «145 » |
| -09**/**** | Usage d'un camion ou d'un tracteur de remorque ou de semi-remorque qui n'est pas équipé d'un limiteur de vitesse réglementaire | | | | | «145 » |
| -10 | Usage d'un camion ou d'un tracteur de remorque ou de semi-remorque dont le limiteur de vitesse ne fonctionne pas de façon réglementaire» | | | | | «145 » |
| <i>(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)</i> | | | | | | |
| «-11» ² | «Usage d'un dispositif monté sur l'attache-remorque et destiné à transporter des choses» – qui dépasse l'arrière du véhicule de plus d'un mètre | | | 74 | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)</i> | | | | | | |
| «-12 | – qui ne dépasse pas, y compris son chargement, le gabarit du véhicule | | | 74 | | |
| -13 | – qui a une masse en charge ne dépassant pas la masse maximale autorisée sur le point d'attelage | | | 74» | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 18 juillet 2003)</i> | | | | | | |
| «-14» ³ | – qui n'assure pas une visibilité réglementaire de feux et catadioptriques du véhicule ou qui, à défaut de visibilité suffisante, n'est pas muni d'un système d'éclairage dédoublé | | | 74 | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 18 juillet 2003)</i> | | | | | | |
| «-15» ³ | – qui nuit à la visibilité de la plaque d'immatriculation arrière ou qui, à défaut de visibilité suffisante, n'est pas muni d'une plaque d'immatriculation complémentaire | | | 74» | | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---|---|--------------------|-----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl. g.-d. du 20 septembre 1994)</i> | | | | | | |
| «-16» | Défaut d'autorisation ou non-respect des conditions de l'autorisation en relation avec la mise en circulation d'un véhicule servant à des essais techniques ou scientifiques | | | 74 | | |
| «-17» | Défaut de signalisation ou signalisation non conforme d'un véhicule servant à des essais techniques ou scientifiques | | | 74 | | |
| «-18» | Usage d'un camion, d'un tracteur de semi-remorque ou d'un autobus servant à l'instruction pratique et à la réception de l'examen pratique et qui n'est pas équipé à l'arrière du véhicule ou de l'ensemble de véhicules d'un panneau «AUTO ECOLE» réglementaire | | 49 | | | |
| «-19» | Usage abusif du panneau «AUTO ECOLE» prescrit à l'arrière d'un camion, d'un tracteur de semi-remorque, d'un autobus ou d'un ensemble de véhicules servant à l'instruction pratique et à la réception de l'examen pratique | | 49» | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 10 février 1999)</i> | | | | | | |
| «-20» | Usage d'un camion, d'un «tracteur» de semi-remorques, d'une remorque ou d'une semi-remorque d'une m.m.a. supérieure à 3,5 t qui n'est pas muni à la face arrière de plaques d'identification réglementaires* | | | 74» | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 18 mars 2000)</i> | | | | | | |
| «-21» ¹ | Défaut d'indication réglementaire de l'interdiction d'employer un dispositif de retenue pour enfants tourné vers l'arrière sur un siège avant autre que celui correspondant à la place du conducteur qui est muni d'un coussin gonflable frontal | | 49» | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «-22» ¹ | Défaut d'un triangle de présignalisation réglementaire à bord d'un véhicule routier automoteur ayant au moins quatre roues** | | | 74 | | |
| «-23» ¹ | Défaut d'un vêtement de sécurité réglementaire à bord d'un véhicule routier automoteur, hormis les catégories L1e et L2e** | | | 74» | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 9 juin 2008)</i> | | | | | | |
| «-24» ¹ (49) | Défaut d'un extincteur d'incendie portatif réglementaire à bord d'un véhicule des catégories N1 et N2 ou d'un véhicule à usage spécial dépassant 3.500 kg ou de deux extincteurs d'incendie portatifs réglementaires à bord d'un véhicule de la catégorie N3*** | | | 74 | | |
| «-25» ¹ | Défaut d'un coffret de secours réglementaire à bord d'un véhicule des catégories N2 et N3 ou d'un véhicule à usage spécial dépassant 3.500 kg**** | | | 74» | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|----------------------------------|---|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| (Règl. g.-d. du 25 juillet 2015) | | | | | | |
| «-26 | – Mise en circulation d'un véhicule muni d'équipements ou de marquages pouvant mener à confusion entre ce véhicule et les véhicules de la Po- lice, de l'Administration des douanes, du « Corps grand-ducal d'incendie et de secours » ² « et des associations et organismes de secours agréés ayant la sécurité civile dans leur objet social » ³ , les ambulances, les véhicules utilisés pour le transport de sang, ainsi que les véhicules d'autres Administrations publiques | | | 74» | | |
| 49bis* | | | | | | |
| -01 | Défaut d'une cabine ou d'un cadre de protection réglementaire sur un «tracteur» ⁴ | | | 74 | | |
| 49ter | (...) ⁵ | | | | | |
| 50 | 11.- De la force obligatoire des sections 1 à 10 | | | | | |
| (Règl. g.-d. du 18 mars 2000) | | | | | | |
| «-01 | Usage d'un véhicule dont un ou plusieurs organes ou équipements ont été remplacés, modifiés ou enlevés de façon à en altérer la conformité au type réception- né ou le fonctionnement réglementaire | | | 74» | | |
| (Règl. g.-d. du 27 janvier 2001) | | | | | | |
| «-02 | Altération, transformation, enlèvement ou remplacement du numéro de fabrication du moteur ou du numéro du châssis | | | 74» | | |
| | 12.- Du transport de personnes | | | | | |
| (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | | |
| «51 | Transport de personnes | | | | | |
| -01 | – à l'aide d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation, autrement que sur les places inscrites sur son certificat d'immatriculation | | | 74 | | |
| -02 | – à l'aide d'un véhicule routier non soumis à l'immatriculation, autrement que sur des places assises | | | 74 | | |
| (51) | | | | | | |
| -03 | – sur les places assises d'un véhicule routier, autre-ment que sur des sièges appropriés réglementaires | | | 74 | | |
| (Règl. g.-d. du 25 juillet 2015) | | | | | | |
| «-04 | Défaut d'autorisation ministérielle ou non-respect des conditions de l'autorisation ministérielle pour le transport de personnes sur la surface ou dans la cellule de chargement d'un véhicule routier | | | 74» | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-----------------------------------|---|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| «-05» ¹ | – d'un véhicule routier servant à un usage public spécial circulant à une vitesse ne dépassant pas 25 km/h | | | 74 | | |
| «-06» ¹ | – d'un véhicule routier de la police grand-ducale ou « du Corps grand-ducal d'incendie et de secours et des associations et organismes de secours agréés ayant la sécurité civile dans leur objet social » | | | 74 | | |
| «-07» ¹ | Défaut d'autorisation ministérielle ou non-respect des conditions de l'autorisation ministérielle pour le transport de personnes à l'aide d'un véhicule routier participant à des événements spéciaux | | | 74» | | |
| 52 | (...) ² | | | | | |
| (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | | |
| «53 | | | | | | |
| (Règl. g.-d. du 19 décembre 2020) | | | | | | |
| | «Transport de plus d'un passager à l'aide | | | | | |
| -01 | – d'un véhicule des catégories L4 L1e et L3 L3e | | | 74 | | |
| -02 | – d'un véhicule de la catégorie L2 L2e non muni d'une carrosserie | | | 74 | | |
| | Transport de plus de deux passagers à l'aide | | | | | |
| -03 | – d'un véhicule qui est traîné par un cycle ou par un véhicule routier assimilé à un cycle | | | 74 | | |
| | Transport de plus de trois passagers à l'aide | | | | | |
| -04 | – d'un véhicule de la catégorie L4 L4e | | | 74 | | |
| -05 | – d'un véhicule des catégories L5 L5e, L6 L6e, L7 L7e non muni d'une carrosserie | | | 74 | | |
| -06 | – Transport de plus de deux passagers dans le side-car d'un véhicule de la catégorie L4 L4e | | | 74 | | |
| -07 | Inobservation de la longueur minimale obligatoire de 50 cm du siège unique conçu pour le transport de deux personnes assises l'une derrière l'autre | | | 74 | | |
| -08 | Inobservation de la largeur maximale de 40 cm du ou des sièges du side-car d'un véhicule de la catégorie L4 L4e | | | 74 | | |
| -09 | Défaut du ou des sièges du side-car d'être muni d'un système de retenue adéquat | | | 74 | | |
| (53) | | | | | | |
| -10 | Défaut de transporter dans un siège spécial réglementaire un enfant dont la taille n'atteint pas 150 cm | | | 74 | | |
| -11 | Inobservation des dispositions relatives à la conception de la place assise d'un siège ou d'un siège spécial | | | 74» | | |
| «-12» ¹ | Transport d'un passager à l'aide d'un véhicule des catégories L3 L3e et L4 L4e ainsi que des catégories L5 L5e et L7 L7e non munis d'une carrosserie: – qui n'est pas âgé de 12 ans au moins | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| «-13» ¹ | – dont la taille ne permet pas de faire un usage adéquat des repose-pieds | | | 74 | | |
| «-14» ¹ | Défaut pour le conducteur et les passagers d'un véhicule des catégories L3 L3e et L4 L4e ainsi que des catégories L5 L5e et L7 L7e non munis d'une carrosserie de faire un usage des repose-pieds Transport d'un passager de moins de 12 ans dans leside-car d'un véhicule de la catégorie L4 L4e | | | 74 | | |
| «-15» ¹ | – qui n'est pas correctement assis sur un siège spécial réglementaire | | | 74 | | |
| «-16» ¹ | – qui ne fait pas usage adéquat du système de retenue | | | 74 | | |
| «-17» ¹ | – qui ne fait pas un usage des repose-pieds si sa taille dépasse 150 cm Transport d'un passager à l'aide d'un cycle, d'un véhicule routier assimilé à un cycle, d'un véhicule routier des catégories L4 L1e et L2 L2e ainsi que d'un véhicule routier de la catégorie L6 L6e non muni d'une carrosserie | | | 74 | | |
| «-18» ¹ | – qui n'est pas âgé de 8 ans au moins | | | 74 | | |
| «-19» ¹ | – dont la taille ne permet pas de faire un usage adéquat des repose-pieds | | | 74 | | |
| «-20» ¹ | Défaut pour le conducteur et les passagers d'un cycle, d'un véhicule routier assimilé à un cycle, d'un véhicule routier des catégories L4 L1e et L2 L2e ainsi que d'un véhicule routier de la catégorie L6 L6e non muni d'une carrosserie de faire un usage des repose- pieds Transport d'un enfant de moins de 8 ans à l'aide d'un cycle, d'un véhicule routier assimilé à un cycle, d'un véhicule routier des catégories L4 L1e et L2 L2e ainsi que d'un véhicule routier de la catégorie L6 L6e non muni d'une carrosserie | | | 74 | | |
| «-21» ¹ | – si le conducteur n'est pas âgé de 18 ans au moins | | | 74 | | |
| «-22» ¹ | – qui n'est pas correctement assis sur un siège spécial réglementaire | | | 74 | | |
| «-23» ¹ | – qui ne fait pas un usage adéquat du système de retenue | | | 74 | | |
| «-24» ¹ | – qui ne fait pas un usage adéquat des repose-pieds | | | 74 | | |
| (53) | Transport d'un enfant de moins de 8 ans à l'aide d'un véhicule destiné au transport de personnes et traîné par un cycle ou par un véhicule routier assimilé à un cycle | | | | | |
| «-25» ¹ | – si le conducteur n'est pas âgé de 18 ans au moins | | | 74 | | |
| «-26» ¹ | – si le nombre d'enfants transportés dans le véhicule traîné dépasse 2 | | | 74 | | |
| «-27» ¹ | – qui n'est pas correctement assis sur un siège spécial réglementaire | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-----------------------------------|---|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| «-28» ¹ | – qui ne fait pas un usage adéquat du système de retenue | | | 74 | | |
| «-29» ¹ | – qui ne fait pas un usage adéquat des repose-pied | | | 74» | | |
| (Règl. g.-d. du 19 décembre 2020) | | | | | | |
| «-30 | Transport d'un passager à l'aide d'un micro-véhicule électrique | | | 74» | | |
| 54 | | | | | | |
| | Défaut sur un autobus ou un autocar: | | | | | |
| -01 | – de pare-chocs avant ou arrière | | | 74 | | |
| -02 | – d'un tuyau d'échappement ou d'un dispositif silencieux réglementaire | | | 74 | | |
| -03 | – d'un dispositif de freinage réglementaire | | | 74 | | |
| -04 | – d'étanchéité de la carrosserie, des fenêtres ou des portes | | 49 | | | |
| -05 | – de trois issues réglementaires, praticables en toute circonstance | | 49 | | | |
| -06 | – des inscriptions réglementaires à l'intérieur du véhicule | | 49 | | | |
| -07 | Inobservation des inscriptions réglementaires dans un autobus ou un autocar | | 49 | | | |
| -08 | Transport dans un autobus ou autocar d'un nombre de personnes supérieur au nombre de places inscrits sur la carte d'immatriculation | | | 74 | | |
| -09 | Usage d'un autobus ou d'un autocar équipé de sièges ou de strapontins non réglementaires | | 49 | | | |
| -10 | Défaut d'aération ou de chauffage adéquats sur un autobus ou un autocar | | 49 | | | |
| -11 | Obstruction du rayon visuel ou du rayon d'action du conducteur d'un autobus ou d'un autocar | | 49 | | | |
| | Défaut dans un autobus ou autocar: | | | | | |
| -12 | – de lampe portative de secours | | 49 | | | |
| -13 | – aux endroits prescrits, d'extincteurs réglementaires, en état de fonctionnement et susceptibles d'être maniés par le conducteur | | | 74 | | |
| (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | | |
| «-14 | – d'un coffret de secours réglementaire (...) ¹ | | | 74» | | |
| (54) | | | | | | |
| «-15» ¹ | Inobservation par le conducteur d'un autobus ou d'un autocar de l'interdiction de s'entretenir avec les voyageurs | | 49 | | | |
| | Usage d'une remorque destinée au transport de personnes et attelée à un autobus ou autocar: | | | | | |
| «-16» ¹ | – sans autorisation ministérielle | | 49 | | | |
| «-17» ¹ | – équipée ou attelée de façon non réglementaire | | | 74 | | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|----------------------------------|---|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| «-18» ¹ | Inobservation par le propriétaire ou le conducteur d'un autobus d'une prescription du cahier des charges de la concession Inobservation par le propriétaire, le titulaire du certificat d'immatriculation ou le conducteur d'un autobus d'une prescription du cahier des charges de la concession | | 49 | | | |
| «-19» ¹ | Inobservation des conditions de l'autorisation ministérielle permettant le maintien en service d'un auto- bus ou d'un autocar ne répondant pas aux prescriptions techniques réglementaires | | 49 | | | |
| 55 | | | | 74 | | |
| (...) | (Abrogé par le règl. g.-d. du 23 juillet 2016) | | | | | |
| 56 | | | | | | |
| (...) | (Abrogé par le règl. g.-d. du 23 juillet 2016) | | | | | |
| (Règl. g.-d. du 27 mars 1997) | | | | | | |
| «56bis | Usage comme voiture de location avec chauffeur d'un véhicule qui n'est pas équipé | | | | | |
| -01 | – d'un tableau réglementaire à la vue des voyageurs | | 49 | | | |
| | Inobservation de l'interdiction par le conducteur d'une voiture de location avec chauffeur | | | | | |
| -02 | – de rechercher des voyageurs par paroles ou par gestes | 24 | | | | |
| -03 | – de prendre en charge des individus poursuivis par la clameur publique ou par les agents de la «police grand-ducale» ² | 24 | | | | |
| -04 | – de réclamer un prix supérieur à celui du tarif autorisé | 24 | | | | |
| -05 | – de mettre en compte le temps d'arrêt en cas de panne | 24 | | | | |
| (Règl. g.-d. du 25 juillet 2015) | | | | | | |
| «-06 | Défaut d'un contrat écrit contenant les mentions précisées au 3 ^e alinéa du paragraphe 2 de l'article 56bis | 24 | | | | |
| -07 | Défaut pour le conducteur d'une voiture de location avec chauffeur d'exhiber un contrat signé avec le client | 24» | | | | |
| «-08» ¹ | Défaut pour le conducteur d'une voiture de location avec chauffeur de délivrer un reçu réglementaire à la demande du voyageur | 24 | | | | |
| «-09» ¹ | Défaut pour le conducteur d'une voiture de location avec chauffeur et pour le conducteur d'une ambulance de joindre le lieu de destination par le chemin le plus court | 24» | | | | |
| 57 | | | | | | |
| -01 | Défaut de tenir un livre de location pour un véhicule destiné à la location sans chauffeur | | 49 | | | |
| -02 | Tenue non réglementaire du livre de location | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| | 13.- Du contrôle des véhicules automoteurset de leurs remorques | | | | | |
| 58-61 | (Supprimé par le règlement grand-ducal du 27 janvier 2001) | | | | | |
| 62-69 | (Supprimé par le règlement grand-ducal du 18 juillet 2003) | | | | | |
| | «IV.DOCUMENTS DE BORD | | | | | |
| | 1.- Des documents de bord»¹ | | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| «70 | Défaut d'exhiber: | | | | | |
| -01 | – un permis de conduire valable | 24 | | | | |
| -02 | – un certificat d'apprentissage valable | 24 | | | | |
| -03 | – un carnet de stage valable | 24 | | | | |
| -04 | – un carnet de période probatoire valable | 24 | | | | |
| -05 | – un certificat d'identification ou un document équivalent valables | 24 | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 23 mai 2012) | | | | | |
| «-06 | – la partie I d'un certificat d'immatriculation ou undocument équivalent valables | 24 | | | | |
| -07 | – en cas de vol de la partie I d'un certificat d'immatriculation, la partie II de ce certificat et une copie de la déclaration de vol* | 24» | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 4 mai 2016 tel que rectifié) | | | | | |
| «-08 | – l'original ou une copie certifiée conforme par la SNCA du ou des certificats de conformité européens, pour autant que le véhicule concerné en soit couvert** | 24» | | | | |
| «-09» ² | – une attestation d'assurance valable | 24 | | | | |
| «-10» ² | – une vignette fiscale valable | 24 | | | | |
| «-11» ² | – un volet valable de la feuille du carnet de contrôle | 24 | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 26 janvier 2016) | | | | | |
| «-12 | – un certificat de contrôle technique en cours de validité conformément à l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 | 24» | | | | |
| «-13» ³ | - une vignette de conformité valable (...) ⁴ | 24 | | | | |
| (70) | | | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 26 janvier 2016) | | | | | |
| «-14 | – le cas échéant, pour tout véhicule soumis au contrôle technique routier, le rapport du dernier contrôle technique routier | 24 | | | | |
| -15 | – une attestation de modification ou de transformation valable | 24» | | | | |
| «-16» ¹ | – une autorisation spéciale valable | 49» | | | | |
| | (...) (abrogé par le règl.g.-d. du 23 mai 2012) | | | | | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--|--|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)</i> | | | | | | |
| «-17» ¹ | – pour tout véhicule destiné au transport de marchandises dangereuses par route, les documents requis en vertu du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur le transport par route de marchandises dangereuses | 24» | | | | |
| «-18» ¹ | – pour tout véhicule destiné au transport de denrées périssables, les documents requis en vertu de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) | 24 | | | | |
| «-19» ¹ | – une carte de qualification de conducteur valable ou un document valable en tenant lieu | 24» | | | | |
| 20 | – le cas échéant, le rapport technique établi par un Service technique dans le cadre d'une réception nationale ou d'une réception nationale individuelle | 24 | | | | |
| «-20»⁴ -21 ¹ | – Défaut d'apposer la vignette fiscale ou le volet de la feuille du carnet de contrôle de façon réglementaire | 24 | | | | |
| «-21»⁴ -22 ¹ | – Défaut pour le propriétaire, le détenteur ou le conducteur d'un véhicule d'avoir pourvu au remplacement d'un document de bord ou d'une vignette endommagés, détruits ou devenus illisibles | 24» | | | | |
| | – Défaut pour le propriétaire, le détenteur, le titulaire du certificat d'immatriculation ou le conducteur d'un véhicule d'avoir pourvu au remplacement d'un document de bord ou d'une vignette endommagés, détruits ou devenus illisibles | 24 | | | | |
| 71 | | | | | | |
| -01 | Défaut pour un militaire conduisant un véhicule auto-moteur de l'Armée d'exhiber un permis de conduire militaire valable | 24 | | | | |
| -02 | Défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de l'Armée d'exhiber la fiche caractéristique du véhicule | 24 | | | | |
| | «2.-»¹ Du permis de conduire et des conditions à remplir par les conducteurs | | | | | |
| 72 | | | | | | |
| -01 | Fait de laisser conduire un véhicule par un conducteur ne possédant pas les connaissances ou les habilités nécessaires | | 49 | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 16 juin 2011)</i> | | | | | | |
| | «Conduite ou fait de laisser conduire ou de faire conduire un taxi, une voiture de location ou un véhicule d'écologie:» | | | | | |
| -02 | – pendant plus de 9 heures au cours de toute période de 24 heures | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--|---|--------------------|-----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -03 | – endéans les 4 heures qui précèdent ou les 8 heures qui suivent le tour de service dans la profession principale | | | 74 | | |
| -04 | – pendant une période continue de plus de 4 heures et demie | | | 74 | | |
| -05 | Conduite ou fait de laisser conduire ou de faire conduire par une personne ayant consommé des boissons alcooliques pendant son service un taxi, une voiture de location, un véhicule d'écolage, un autobus, un autocar, un camion ou un tracteur de semi-remorque | | | | 145 | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 décembre 2020)</i> | | | | | | |
| «73 | | | | | | |
| -01 | Fait pour le propriétaire d'un véhicule, d'un engin de déplacement personnel, d'un animal ou d'un trou-peau de le faire ou de le laisser conduire sur la voie publique par un enfant ne remplissant pas les conditions d'âge réglementaires | | 49» | | | |
| 74 | (...) ² | | | | | |
| 75 | | | | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 11 août 1996)</i> | | | | | | |
| «-01 | Défaut pour l'intéressé de remettre le ou les permis valables ou périmés qu'il détient lors de l'établissement d'un nouveau permis | 24» | | | | |
| 76- | | | | | | |
| 78bis | (...) ¹ | | | | | |
| 79 | (...) ² | | | | | |
| «-01» ³ | Défaut de présenter un certificat d'apprentissage pendant l'apprentissage pratique | 24 | | | | |
| «-02» ³ | Défaut de certificat d'apprentissage en cours de validité pendant l'apprentissage pratique | | | 74 | | |
| 80 | (...) ⁴ | | | | | |
| | (...) ² | | | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)</i> | | | | | | |
| «-01 | Défaut pour le candidat de faire valider son certificat d'apprentissage pour la conduite accompagnée et d'y faire inscrire le nom de son ou de ses accompagnateurs | 24» | | | | |
| (80) | | | | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 juin 1995)</i> | | | | | | |
| «-02» ¹ | Fait pour le candidat de conduire ou pour l'accompagnateur d'accompagner un candidat entre 23.00 et 6.00 heures | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------|---|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| «-03» ¹ | Défaut de faire usage sous le régime de la conduite accompagnée d'un véhicule correspondant à la catégorie B du permis de conduire | | | 74 | | |
| «-04» ¹ | Fait pour l'accompagnateur de ne pas être assis à l'avant (...) ² | | 49 | | | |
| «-05» ³ | Défaut de la lettre «L» pendant le régime de la conduite accompagnée (...) ⁴ | | 49» | | | |
| 81 | /// (Règl.g.-d. du 11 août 1996) | | | | | |
| «82 | | | | | | |
| -01 | Défaut pour l'intéressé de restituer, lors de la délivrance d'un permis de conduire, les permis luxembourgeois ou étrangers qui ont, le cas échéant, été établis antérieurement à son nom | | 49» | | | |
| | (Règl.g.-d. du 13 janvier 2005) | | | | | |
| «83 | | | | | | |
| -01 | Défaut de remettre un formulaire du carnet de stage à l'agent chargé du contrôle de la circulation | 24 | | | | |
| -02 | (...)» | | | | | |
| 84 | | | | | | |
| -01 | (supprimé par le règl. g.-d. du 19 décembre 2020) | | | | | |
| 85 | /// | | | | | |
| 86 | /// | | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 13 janvier 2005) | | | | | |
| «87 | | | | | | |
| -01 | Conduite d'un véhicule automoteur sous le couvert d'un permis de conduire périmé | | 49» | | | |
| | (Règl.g.-d. du 3 décembre 2013) | | | | | |
| 88-90 | /// | | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 11 août 1996) | | | | | |
| «91 | | | | | | |
| -01 | Défaut pour le titulaire d'un permis de conduire d'exhiber un carnet de période probatoire pendant la période probatoire | | 49» | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|---|--------------------|----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| | (Règl.g.-d. du 8 décembre 2011) | | | | | |
| «-02 | Défaut pour le titulaire d'un permis de conduire établi par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a sa résidence normale au Luxembourg, à échanger ce permis contre un permis de conduire luxembourgeois au moment de l'extension du droit de conduire à une autre catégorie ou suite à une décision judiciaire ou administrative comportant une inscription sur le permis de conduire | 24» | | | | |
| 91bis | /// | | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 18 octobre 2006) | | | | | |
| | «3 .- Du certificat d'immatriculation, du certificat d'identification et de la vignette de conformité | | | | | |
| 92 | (...) (abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016) | | | | | |
| 93 | /// | | | | | |
| 94 | (...) (abrogé par le règl. g.-d. du 26 janvier 2016) | | | | | |
| 95 | (...) ¹ | | | | | |
| 96 | /// | | | | | |
| | «4 .-»² De la vignette fiscale | | | | | |
| 97 | | | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 31 octobre 2007) | | | | | |
| «-01 | Usage d'un véhicule non couvert par une vignette fiscale valable ou un volet valable de la feuille du carnet de contrôle dûment rempli | | | 74» | | |
| | (Règl.g.-d. du 18 octobre 2006) | | | | | |
| | «5. Des obligations du conducteur en relation avec le certificat de contrôle technique et la vignette de conformité» | | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 26 janvier 2016) | | | | | |
| «98 | | | | | | |
| -01 | - Usage d'un véhicule routier non couvert par un certificat de contrôle technique valable | | | | 145 | 2 |
| -02 | - Usage d'un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg sans y être soumis au contrôle technique périodique non couvert par une vignette de conformité valable | | | | 145 | 2 |
| | (Règl.g.-d. du 27 janvier 2001) | | | | | |
| «99 | | | | | | |
| -01 | Défaut pour l'ancien propriétaire de remettre au nouveau propriétaire le dernier certificat de contrôle technique du véhicule en cas de cession ou de vente d'un véhicule | 24» | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|----------------------|---|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| | V.VOIES PUBLIQUES | | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| 100 | «1.- Des compétences en matière de circulation sur la voie publique (...)» | | | | | |
| 101 | «2.-» ¹ Des obstacles à la circulation | | | | | |
| -01 | Fait de jeter, de déposer ou de laisser tomber sur la voie publique des objets ou matières quelconques pouvant gêner la circulation ou la rendre dangereuse | | | 74 | | |
| -02 | Fait de distribuer ou de faire distribuer d'un véhicule en marche des objets de publicité ou des feuilles de réclame sans autorisation du ministre des Trans- ports | | 49 | | | |
| -03 | Fait d'apposer ou de faire apposer des objets de publicité ou des feuilles de réclame sur des véhicules automoteurs appartenant à des tiers et stationnant ou parquant sur la voie publique | 24 | | | | |
| -04 | Détérioration de la voie publique par un usager de la route | | | 74 | | |
| «-05» ² | Encombrement d'un trottoir | | 49 | | | |
| | (Règl.g.-d. du 18 mars 2000) | | | | | |
| «-06» ² | Encombrement des accotements praticables en l'absence de trottoir à l'intérieur d'une agglomération | | 49 | | | |
| -07 | Gêne de la circulation sur un trottoir par des stores baissés jusqu'à moins de 2 mètres du sol ou jusqu'à moins de 0,25 mètre du bord extérieur du trottoir | | 49 | | | |
| «-08» ² | Défaut d'enlever immédiatement un chargement tombé sur la voie publique | | | 74 | | |
| «-09» ² | Défaut pour le conducteur de prendre les mesures nécessaires pour garantir la sécurité de la circulation, le chargement de son véhicule étant tombé sur la voie publique | | | 74 | | |
| | (Règl.g.-d. du 15 janvier 2003) | | | | | |
| «102, 102bis+ 102ter | ///» «3.-» ¹ Des parties réservées de la voie publique et des parties de la voie publique à accès limité | | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| «103 104 | /// | | | | | |
| -01 | Défaut pour un usager d'utiliser la partie de la voie publique lui réservée | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 | | |
|----------------------|---|--------------------|----|-----|----|--|-----|---|
| | | I | II | III | IV | | | |
| -02 | Circulation sur une partie de la voie publique réservée à d'autres usagers (Règl.g.-d. du 9 septembre 2019) | 24 | | 74 | | | | |
| «-03 | Défaut pour un conducteur, lorsqu'il emprunte une voie réservée aux tramways, de s'écarter et de laisser le passage libre à un tramway (Règl.g.-d. du 26 mai 2009) | | | 74» | | | | |
| ««-04» ² | Défaut pour un piéton, un conducteur d'une brouette ou d'une voiture d'enfants, lorsqu'il emprunte une piste cyclable obligatoire, de céder le passage aux cyclistes | | | 74» | | | | |
| «-05» ² | Traversée d'une zone piétonne en un endroit où la traversée n'est pas autorisée | | | | | | | |
| «-06» ² | Défaut pour un conducteur de marquer l'arrêt avant de traverser une zone piétonne (Règl.g.-d. du 8 avril 2018) | | | 74» | | | | |
| «-06 | Défaut pour un conducteur qui traverse un trottoir des'y approcher à vitesse modérée | | | 74 | | | | |
| -07 | Défaut pour un conducteur qui traverse un trottoir de céder le passage aux piétons | | | | | | 145 | 2 |
| 105 | (. . .) ³ | | | | | | | |
| 106 | (. . .) ⁴ | | | | | | | |
| | 4.- De la signalisation routière (Règl.g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | | | |
| «107«*» ⁵ | Inobservation d'un signal de priorité: | | | | | | | |
| -01 | - «Cédez le passage» | | | 145 | 2 | | | |
| -02 | - «Arrêt» | | | 145 | 2 | | | |
| -03 | - «Priorité à la circulation venant en sens inverse» | | 74 | | | | | |
| -04 | - «Croix de Saint-André» | | 74 | | | | | |
| | Inobservation d'un signal d'interdiction ou de restriction (Règl.g.-d. du 22 mai 2015) | | | | | | | |
| «-05 | - «Accès interdit» | | | 145 | 2 | | | |
| (107) | | | | | | | | |
| -06 | - «Circulation interdite dans les deux sens» | | 74 | | | | | |
| -07 | - «Route barrée» | | 74 | | | | | |
| -08 | - «Accès interdit à une certaine catégorie ou à plusieurs catégories d'usagers» | | 74 | | | | | |
| -09 | - «Interdiction aux véhicules de circuler sans maintenir entre eux l'intervalle prescrit» | | 74 | | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------------------|---|--------------------|----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -10 | – «Interdiction de tourner» | | | 74 | | |
| -11 | – «Interdiction de faire demi-tour» | | | 74 | | |
| -12 | – «Interdiction de dépassement» | | | | 145 | 2 |
| -13 | – «Interdiction de faire usage d'avertisseurs sonores» Inobservation d'un signal de limitation de vitesse en agglomération: | | 49 | | | |
| -14 | – le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h | | 49 | | | |
| -15«*» ¹ | – le dépassement étant supérieur à 15 km/h Inobservation d'un signal de limitation de vitesse en dehors d'une agglomération: | | | | 145 | 2 |
| -16 | – le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h | | 49 | | | |
| -17«*» ¹ | – le dépassement étant supérieur à 20 km/h Inobservation d'un signal de limitation de vitesse sur une autoroute: | | | | 145 | 2 |
| -18 | – le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h | | 49 | | | |
| -19«*» ¹ | – le dépassement étant supérieur à 25 km/h Inobservation d'un signal d'obligation: | | | | 145 | 2 |
| -20 | – «Direction obligatoire» | | | 74 | | |
| -21 | – «Contournement obligatoire» | | | 74 | | |
| -22 | – «Intersection à sens giratoire obligatoire» | | | 74 | | |
| -23 | – «Piste cyclable obligatoire ou voie cyclable obligatoire» | | | 74 | | |
| -24 | – «Chemin pour piétons obligatoire» | | | 74 | | |
| -25 | – «Chemin obligatoire pour cyclistes et piétons» | | | 74 | | |
| -26 | – «Chemin pour cavaliers obligatoire» | | | 74 | | |
| -27 | – «Vitesse minimale obligatoire» | | 49 | | | |
| -28 | – «Chaînes à neige obligatoires» | | | 74 | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 7 février 2013)</i> | | | | | | |
| «-29 | – «Voie réservée aux véhicules des services de transports publics» | | | 74» | | |
| (107) | | | | | | |
| -30 | – «Voie réservée aux tramways» Inobservation d'un signal d'arrêt, de stationnement ou de parage: | | | 74 | | |
| -31 | – «Stationnement interdit» | 24 | | | | |
| -32 | – «Arrêt et stationnement interdits» | | 49 | | | |
| -33 | – «Stationnement alterné» | 24 | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------|---|--------------------|----|-----|------|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -34 | – «Parking réservé à certaines catégories de véhicules» <i>(Règl.g.-d. du 4 mai 2016)</i> | 24 | | | | |
| «-35 | Stationnement ou parcage sur un emplacement réservé aux véhicules servant au transport de personnes handicapées | | | | 145» | |
| «-36» ¹ | Inobservation du signal «Stationnement autorisé sur le trottoir» Inobservation de la durée maximale de stationnement ou de parcage, dans le cas du disque de stationnement ou de parcage: | 24 | | | | |
| «-37» ¹ | – le dépassement n'excédant pas 30 minutes <i>(Règl.g.-d. du 23 mai 2012)</i> | 12 | | | | |
| «-38» ¹ | – le dépassement excédant 30 minutes Inobservation de la durée maximale de stationnement ou de parcage, dans le cas d'un parcmètre à distribution de tickets ou du paiement par voie électronique: | 24» | | | | |
| «-39» ¹ | – le dépassement n'excédant pas 30 minutes | 12 | | | | |
| «-40» ¹ | – le dépassement excédant 30 minutes Défaut de payer la taxe de stationnement ou de parcage, dans le cas d'un parcmètre à distribution de tickets ou du paiement par voie électronique: | 24 | | | | |
| «-41» ¹ | – la durée d'immobilisation du véhicule sans paiement de la taxe n'excédant pas 30 minutes | 12 | | | | |
| «-42» ¹ | – la durée d'immobilisation du véhicule sans paiement de la taxe excédant 30 minutes | 24 | | | | |
| «-43» ¹ | Inobservation de l'obligation d'exposer visiblement le ticket de stationnement ou de parcage derrière le pare-brise du véhicule, dans le cas d'un parcmètre à distribution de tickets | 24 | | | | |
| «-44» ¹ | Inobservation de l'obligation d'exposer visiblement la vignette de paiement électronique selon les modalités prescrites, dans le cas du paiement de la taxe par voie électronique | 24 | | | | |
| «-45» ¹ | Défaut de payer tout ou partie de la taxe de stationnement ou de parcage, dans le cas d'un parcmètre à minuterie | 24» | | | | |
| 108 | /// <i>(Règl.g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | |
| «109 | | | | | | |
| -01 | Inobservation d'un signal lumineux rouge (...) ¹ | | | | 145 | 2 |
| «-02» ² | Inobservation d'un signal lumineux orange | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------------|--|--------------------|-----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| «-03» ² | Inobservation d'un feu rouge clignotant à un pas-sage à niveau «Inobservation, sur une voie réservée aux véhicules des services de transports publics ou sur une voie réservée aux tramways, d'un signal lumineux blanc ou jaune clair:» ³ | | | | 145 | 2 |
| «-04» ² | – sous forme de barre horizontale | | | | 145 | 2 |
| «-05» ² | – sous forme de disque | | 49 | | | |
| 110 | | | | 74 | | |
| -01 | Franchissement ou chevauchement d'une ligne de sécurité | | | | | |
| -02 | Franchissement imprudent d'une ligne guide | | 49 | | | |
| -03 | Inobservation des marques délimitant les emplacements de stationnement (Règl.g.-d. du 22 avril 2009) | 24 | | | | |
| «-04 | Inobservation d'une ligne ou marque employées comme ligne à ne pas franchir en cas d'obligation de céder le passage ou comme ligne d'arrêt (Règl.g.-d. du 23 mai 2012) | | | 74» | | |
| «-05 | Stationnement sur un emplacement réservé aux livraisons | | 49» | | | |
| -06 | Stationnement sur le côté d'une chaussée marqué par une ligne en zigzag (Règl.g.-d. du 23 mai 2012) | | 49 | | | |
| «-07 | Circulation non réglementaire, stationnement ou arrêt sur une surface de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue ou discontinue | | | 74 | | |
| -08 | Immobilisation d'un véhicule sur une surface délimitée par des lignes continues formant rectangle et munies de lignes diagonales croisées | 24 | | | | |
| -09 | Défaut de suivre la direction indiquée par une flèche marquée sur une voie de circulation d'une chaussée | | | 74 | | |
| -10 | Défaut de suivre la direction indiquée par une flèche marquée sur une voie de circulation d'un parking | 24 | | | | |
| -11 | Stationnement sur le côté d'une chaussée marqué par une ligne jaune | | 49» | | | |
| 111 | /// | | | | | |
| 112 | | | | | | |
| -01 | Défaut de se conformer à un dispositif réglementaire signalant un obstacle à la circulation | | | 74 | | |
| 113 | | | | | | |
| -01 | Apposition de réclames ou signes quelconques sur la signalisation routière | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -02 | Pose non autorisée de signaux routiers par un particulier à proximité de la voie publique | | | 74 | | |
| -03 | Pose de signaux, de panneaux ou de sources lumineuses qui peuvent être confondus avec la signalisation routière ou nuire à leur visibilité ou leur efficacité | | | 74 | | |
| 114 | | | | | | |
| -01 | Endommagement de signaux routiers | | | 74 | | |
| | 5.- Des injonctions aux usagers | | | | | |
| 115 + 116 | | | | | | |
| | (Règl. g.-d. du 2 août 2002) | | | | | |
| «-01 | Défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale chargés de contrôler la circulation | | | | 145 | 2 |
| | (Règl. g.-d. du 23 juillet 2016) | | | | | |
| «-02 | Défaut de suivre les injonctions des agents de l'Administration des douanes et accises contrôlant les dispositions légales relatives soit à la vignette prévue par la législation portant approbation et application de l'accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, soit à la surcharge des véhicules, soit aux documents de bord et d'équipements spéciaux des véhicules, soit qui agissent dans le cadre des fonctions qui leur sont conférées par la législation sur les services de taxis | | | | 145 | 2 |
| | VI. CIRCULATION PROPREMENT DITE | | | | | |
| | 1.- De l'entrée en circulation | | | | | |
| 117 | | | | | | |
| -01 | Engagement sur la voie publique sans prendre toutes les précautions utiles | | 49 | | | |
| -02 | Passage d'une partie de la voie publique à une autre sans prendre toutes les précautions utiles | | 49 | | | |
| | 2.- Du sens de la circulation | | | | | |
| 118 | | | | | | |
| -01 | Défaut de circuler en marche normale près du bord droit de la chaussée | | 49 | | | |
| -02 | Changement non réglementaire de file ou de voie de circulation | | | 74 | | |
| -03 | Entrave à la marche normale d'autres conducteurs lors d'un changement de file ou de voie de circulation | | | 74 | | |
| (118) | | | | | | |
| -04 | Mise en danger d'autres usagers lors d'un changement de file ou de voie de circulation | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|------|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -05 | Contournement non réglementaire d'un refuge, d'une borne ou d'un dispositif établi sur la chaussée | | 49 | | | |
| -06 | Utilisation de la chaussée de gauche par rapport ausens de la marche en cas de deux ou trois chaussées nettement séparées l'une de l'autre par un terre-plein, une barrière, des arbres, des arbustes ou une différence de niveau (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | 74 | | |
| «-07 | Utilisation du milieu d'une chaussée de la grande voirie par un véhicule assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement ou le déblaiement de la voiepublique, qui n'est pas signalé par des feux jaunes clignotants réglementaires | | | | 145» | |
| 119 | | | | | | |
| -01 | Utilisation prohibée de la voie du milieu d'une chaussée à trois voies | | 49 | | | |
| 120 | Défaut de serrer la droite de la chaussée: | | | | | |
| -01 | – aux croisements, bifurcations et jonctions | | | 74 | | |
| -02 | – lors du dépassement par un autre usager | | | 74 | | |
| -03 | – dans un virage | | | 74 | | |
| -04 | – à l'approche du sommet d'une côte | | | 74 | | |
| -05 | – sur un passage à niveau ou à son approche | | | 74 | | |
| -06 | – au moment d'être croisé | | | 74 | | |
| 121 | | | | | | |
| -01 | Défaut de maintenir une distance suffisante du bord de la chaussée | | | | 74 | |
| | 3.- Du changement de direction | | | | | |
| 122 | En changeant de direction vers la droite: | | | | | |
| -01 | – défaut de serrer le bord droit le plus près possibleavant le changement de direction | | 49 | | | |
| -02 | – défaut de virer à droite aussi court que possible | | 49 | | | |
| | En changeant de direction vers la gauche sur une chaussée à une voie de circulation dans chaquesens: | | | | | |
| -03 | – défaut de se rapprocher le plus près possible de l'axe de la chaussée | | 49 | | | |
| -04 | – dépassement de l'axe de la chaussée | | 49 | | | |
| | En changeant de direction vers la gauche sur une chaussée à sens unique: | | | | | |
| -05 | – défaut de se rapprocher le plus près possible du bord gauche de la chaussée | | 49 | | | |
| | (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| «123 | | | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------|---|--------------------|-----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -01 | Gêne de la circulation venant en sens inverse, lors d'un changement de direction | | 49 | | | |
| -02 | Gêne ou entrave de la marche d'un piéton qui traverse la chaussée ou qui marque son intention de traverser la chaussée, lors d'un changement de direction | | | | 145 | |
| -03 | Gêne de la circulation d'un usager qui continue en ligne droite, lors d'un changement de direction | | 49 | | | |
| -04 | Gêne de la circulation d'un cycliste qui traverse la chaussée, lors d'un changement de direction | | 49» | | | |
| | 4.- Du croisement, du dépassement, du contournement | | | | | |
| 124 | | | | | | |
| -01 | Croisement à gauche hormis la situation de deux véhicules obliquant à gauche | | 49 | | | |
| -02 | Défaut de s'arrêter ou de ralentir devant un obstacle pour laisser le passage aux usagers venant en sens inverse | | 49 | | | |
| -03 | Défaut pour deux véhicules venant en sens inverse et obliquant tous les deux à gauche de se croiser à gauche | | 49 | | | |
| 125 | | | | | | |
| -01 | Dépassement à droite hormis la situation où le véhicule à dépasser s'est porté vers l'axe de la chaussée pour obliquer à gauche | | | 74 | | |
| -02 | Dépassement à gauche d'un véhicule qui, pour obliquer à gauche, s'est porté vers l'axe de la chaussée ou vers le bord gauche d'une chaussée à sens unique | | | 74 | | |
| | Défaut de s'assurer avant de commencer un dépassement | | | | | |
| -03 | – si un espace suffisant est disponible | | | 74 | | |
| -04 | – s'il est possible de reprendre sa place dans le courant normal de la circulation | | 49 | | | |
| -05 | – si le véhicule peut atteindre une vitesse suffisamment supérieure à celle du véhicule à dépasser | | | 74 | | |
| -06 | – si aucun conducteur suivant à faible distance n'a commencé une manœuvre de dépassement | | | 74 | | |
| -07 | Défaut de maintenir une distance latérale suffisante | | 49 | | | |
| | (Règl. g.-d. du 8 avril 2018) | | | | | |
| «-08 | Défaut pour un conducteur d'un véhicule automoteur de maintenir une distance latérale de 1,5 mètre en dépassant un cycle | | | 74» | | |
| «-09» ¹ | Défaut de reprendre sa place à droite aussitôt que possible | | 49 | | | |
| «-10» ¹ | Défaut pour le conducteur à dépasser de faciliter la manœuvre de dépassement | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------------------------|---|--------------------|-----|-----|------|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl.g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «126 | Dépassement ou tentative de dépassement: | | | | | |
| -01 | – de nature à mettre en danger ou à gêner la circulation d'un autre usager | | | | 145 | 2 |
| -02 | – par visibilité insuffisante | | | | 145 | 2 |
| -03 | – d'un usager qui effectue un croisement, un dépassement ou un contournement | | | | 145 | 2 |
| -04 | – à une intersection | | | | 145 | 2 |
| -05 | – à l'approche du sommet d'une côte | | | | 145 | 2 |
| -06 | – dans un virage à visibilité insuffisante sur le trafic à contresens | | | | 145 | 2 |
| -07 | – sur un passage à niveau ou à son approche | | | | 145 | 2 |
| -08 | – sur un pont dont la chaussée a moins de 6 mètres en largeur | | | | 145 | 2 |
| -09 | – dans un tunnel de la voirie normale, lorsque la chaussée comporte une seule voie de circulation dans le sens emprunté | | | | 145 | 2 |
| -10 | – dans un tunnel de la voirie normale, par un conducteur de camion, lorsque la chaussée comporte plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté | | | | 145 | 2 |
| -11 | – dans un tunnel de la grande voirie par un conducteur de camion | | | | 145 | 2» |
| <i>(Règl.g.-d. du 22 juin 2017)</i> | | | | | | |
| «-12 | – d'un usager qui ralentit à l'approche d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un gué pour piétons ou d'un gué pour cyclistes | | | | 145 | 2» |
| <i>(Règl.g.-d. du 8 avril 2018)</i> | | | | | | |
| «-13 | – dans une rue cyclable, en tant que conducteur d'un véhicule automoteur | | | | 145 | 2» |
| <i>(Règl.g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «127 | | | | | | |
| -01 | Contournement ou tentative de contournement imprudents ou sans observer une distance suffisante | | 49 | | | |
| -02 | Contournement sans céder le passage au trafic en sens inverse | | 49» | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 22 juin 2017)</i> | | | | | | |
| «-03 | Contournement d'un usager immobilisé devant un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons ou un gué pour cyclistes* | | | | 145» | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---|--|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «-04 128-130 | Défaut pour le conducteur d'un cyclomoteur à deux roues, d'un cycle ou d'un véhicule assimilé de tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation lors d'un contournement du côté droit /// 5.- De l'emploi des signaux | | 49» | | | |
| 131 | | | | | | |
| -01 | Usage des appareils avertisseurs sonores dans un but autre que celui de la sécurité | | 49 | | | |
| -02 | Usage exagéré des appareils avertisseurs sonores | | 49 | | | |
| -03 | (...) ¹ | | | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 13 janvier 2005)</i> | | | | | | |
| «131bis | | | | | | |
| -01 | Usage de l'avertisseur sonore spécial ou des feux bleus clignotants hors le cas où le service l'exige | | 49 | | | |
| -02 | Circulation sous le couvert de l'avertisseur sonore spécial ou des feux bleus clignotants sans tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation Défaut d'utiliser les feux jaunes clignotants | | | 74 | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)</i> | | | | | | |
| | «Défaut d'utiliser les feux jaunes clignotants» | | | | | |
| -03 | sur un tracteur en circulation sur la voie publique ou immobilisé sur la chaussée en dehors d'une agglomération | | | 74 | | |
| -04 | sur un véhicule équipé en dépanneuse ou destiné au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés ainsi que sur un véhicule destiné et équipé aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, lorsque celui-ci effectue le dépannage, le transport ou la réparation d'un véhicule | | | 74 | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «-05 | sur un véhicule assurant la signalisation d'un accident ou d'un obstacle sur la voie publique, lorsque celui-ci se rend sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle | | | 74» | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «-06 | sur un véhicule assurant la signalisation d'un accident ou d'un obstacle sur la voie publique, lorsque celui-ci se rend sur le lieu de l'accident ou de l'obstacle | | | 74» | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---|---|--------------------|----|----------------|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl. g.-d. du 7 février 2013)</i> | | | | | | |
| «-07 | — sur un véhicule assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement, le salage ou le déblaiement de la voie publique, ainsi que le ramassage des déchets | | | 74» | | |
| «-08»⁴ | — sur un véhicule avec ou sans chargement qui encombre la voie publique ou qui peut constituer un danger pour les autres usagers | | | 74» | | |
| | « Défaut d'utiliser les feux jaunes clignotants » | | | | | |
| 03 | – sur une machine dont la vitesse maximale par construction est inférieure ou égale à 40 km/h ou sur un tracteur en circulation sur la voie publique ou immobilisé sur la chaussée | | | 74 | | |
| -04 | – sur un véhicule équipé en dépanneuse ou destiné au transport de véhicules tombés en panne ou accidentés ainsi que sur un véhicule destiné et équipé aux fins du dépannage ou de la réparation de véhicules tombés en panne, lorsque celui-ci effectue le dépannage, le transport ou la réparation d'un véhicule | | | 74 | | |
| -05 | -sur un véhicule d'une masse maximale autorisée supérieure à 3.500 kg destiné au transport de choses, lors du chargement ou du déchargement sur la voie publique | | | 74 | | |
| -06 | – sur une machine dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 40 km/h, lorsqu'elle effectue des travaux sur la voie publique | | | 74 | | |
| -07 | – sur un véhicule assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement, le salage ou le déblaiement de la voie publique, l'entretien de l'équipement routier ou le ramassage des déchets | | | 74 | | |
| -08 | – sur un véhicule dépassant avec ou sans chargement les maxima des masses et dimensions fixées aux articles 3, 4, 6 et 12 ou sur un véhicule qui escorte ces véhicules | | | 74 | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 25 juillet 2015)</i> | | | | | | |
| «-09 | – Circulation sous le couvert de feux jaunes clignotants sans tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation | | | 74» | | |
| 132 | | | | | | |
| -01 | Usage de l'appareil avertisseur sonore à l'intérieur des agglomérations hors le cas de danger imminent | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--|---|--------------------|-----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl.g.-d. du 18 mars 2000)</i> | | | | | | |
| 133 | | | | | | |
| «-01 | Usage de l'avertisseur sonore hors les cas de dépassement à l'extérieur des agglomérations, de visibilité insuffisante ou lorsque la sécurité de la circulation l'exige | | 49 | | | |
| -02 | Usage des avertissements lumineux hors les cas de dépassement à l'extérieur des agglomérations, de visibilité insuffisante ou lorsque la sécurité de la circulation l'exige | | 49» | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 2 août 2002)</i> | | | | | | |
| «-03 | Usage de l'avertissement sonore et des avertissements lumineux au-delà de la durée nécessaire | | 49» | | | |
| 134 | | | | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 23 mai 2012)</i> | | | | | | |
| «-01 | Défaut d'indication ou indication tardive ou non réglementaire d'un changement de direction, d'un changement de voie de circulation, d'un dépassement, d'un contournement ou de la mise en marche d'un véhicule | | 74» | | | |
| <i>(...) (abrogé par le règl.g.-d. du 23 mai 2012)</i> | | | | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 18 mars 2000)</i> | | | | | | |
| ««-02» ¹ | Défaut de s'assurer au préalable que le ralentissement notable du véhicule ne constitue pas un danger ou une gêne excessive pour les autres usagers de la route | | 49 | | | |
| ««-03» ¹ | Défaut d'indication ou indication tardive ou non réglementaire du ralentissement notable du véhicule | | 49» | | | |
| 6.- De la priorité de passage | | | | | | |
| 135 | /// | | | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «136 | | | | | | |
| -01 | Défaut, en abordant une intersection ou en s'y engageant, de prendre toutes précautions utiles pour ne pas gêner sans nécessité un autre usager | | 49 | | | |
| -02 | Défaut, en abordant une intersection ou en s'y engageant, de prendre toutes précautions utiles pour ne pas mettre en danger un autre usager ou pour éviter tout accident | | 49 | | | |
| -03 | Défaut de céder la priorité à un usager venant de la droite à une intersection, à une intersection à sens giratoire ou sur une place publique | | | | 145 | 2 |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------|---|--------------------|----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| (136) | | | | | | |
| | (Règl. g.-d. du 25 juillet 2015) | | | | | |
| «-04 | Défaut de céder la priorité en sortant d'une chaussée pourvue du signal C,2 ou C,2a ou en sortant dans le sens interdit d'une chaussée pourvue du signal C,1a, sauf signalisation contraire | | | 74» | | |
| -05 | Défaut de céder la priorité en sortant d'un parking, d'une zone piétonne, d'un chemin de terre ou d'un chemin privé non ouvert à la circulation | | | 74 | | |
| | (Règl. g.-d. du 8 avril 2018) | | | | | |
| «-06 | Défaut de céder la priorité en sortant d'une partie de la voie publique en traversant un trottoir | | | 74» | | |
| «-07» ¹ | Défaut, en obliquant vers la gauche, de céder la priorité à un usager circulant en sens opposé et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite | | | | 145 | 2 |
| «-08» ¹ | Défaut, en circulant sur la voie droite d'une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté et en obliquant vers la gauche, de céder la priorité à un usager circulant sur la voie gauche | | 49 | | | |
| «-09» ¹ | Défaut, en circulant sur la voie la plus rapprochée du milieu d'une chaussée à plus d'une voie de circulation dans le sens emprunté et en obliquant vers la droite, de céder la priorité à un usager circulant sur la voie droite | | 49 | | | |
| | (Règl. g.-d. du 23 mai 2012) | | | | | |
| «-10» ¹ | Défaut de faciliter le changement de voie de circulation à un conducteur qui circule sur une voie de circulation fermée, encombrée ou supprimée | | | 74» | | |
| «-11» ¹ | Défaut, en traversant une partie réservée de la voie publique autre qu'une zone piétonne, de céder le passage à un usager qui circule sur cette partie de la voie publique | | 49 | | | |
| «-12» ¹ | Défaut de céder la priorité à un piéton en s'engageant dans une zone piétonne ou en la traversant | | | | 145 | 2 |
| «-13» ¹ | Défaut de céder la priorité à un véhicule en service urgent énuméré à l'article 39 et dont l'approche est signalée par avertisseur sonore spécial et feu bleu clignotant | | | 74» | | |
| 137 | (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| | «En sortant d'un parking, d'une zone piétonne ou d'une propriété riveraine, en exécutant une manœuvre, en se remettant en marche après un arrêt, un stationnement ou un parage ou en effectuant une marche arrière:» | | | | | |
| -01 | – défaut d'indiquer son intention à temps | | 49 | | | |
| -02 | – gêne d'un autre usager | | 49 | | | |
| -03 | – mise en danger d'un autre usager | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--|--|--------------------|-----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -04 (137) (Règl.g.-d. du 2 août 2002) | – défaut de céder le passage à un autre conducteur | | | 74 | | |
| «-05 (Règl.g.-d. du 13 janvier 2005) | – défaut de céder le passage à un piéton (...) ¹ | | | | 145 | 2 |
| «-06 | Défaut pour un conducteur sortant d'une gare routière de céder le passage aux véhicules qui circulent sur la chaussée dans laquelle il s'engage | | | 74 | | |
| -07 | Défaut de ralentir ou de s'arrêter au besoin pour faciliter la manœuvre de se remettre en mouvement d'un autobus immobilisé à un arrêt dans une agglomération | | 49 | | | |
| -08 (Règl.g.-d. du 10 février 1999) | Défaut pour un conducteur d'autobus immobilisé à un arrêt dans une agglomération de signaler à temps au moyen des indicateurs de direction la manœuvre pour se remettre en mouvement ou de tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation | | 49» | | | |
| «-09» ² (Règl.g.-d. du 22 juin 2017) | Défaut de se ranger ou de s'arrêter au besoin à l'approche d'un véhicule en service urgent énuméré à l'article 39, signalé par avertisseur sonore spécial et feu bleu clignotant | | | 74» | | |
| «-10 | Défaut de dégager la voie ferrée à l'approche d'un train ou de s'écarter de manière à lui livrer passage | | 49» | | | |
| «-11» ² (Règl.g.-d. du 19 décembre 2020) | Défaut de prudence spéciale ou d'allure modérée à l'approche d'un passage à niveau | | 49 | | | |
| «-12 138 (Règl.g.-d. du 13 janvier 2005) | Franchissement ou tentative de franchissement d'un passage à niveau lorsque les barrières sont fermées, que le ou les feux rouges sont allumés, ou qu'un agent des C. F. L. en interdit le franchissement | | | | 145 | 2 |
| «-01 | Inobservation de l'interdiction de couper un convoi de l'armée ou de la police grand-ducale, un cortège de véhicules dûment autorisé ou un groupe de concurrents participant à une course cycliste | | | 74» | | |
| -02 | Inobservation de l'interdiction de couper un corps de troupe en marche, un groupe d'enfants en files conduit par un moniteur ou un guide, un cortège funèbre ou une procession ou un cortège de piétons dûment autorisé | | | | 145 | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--|---|--------------------|-----|-----|------|--|
| | | I | II | III | IV | |
| (138) | | | | | | |
| -03 | Défaut de ralentir ou de s'arrêter au besoin à l'approche d'un groupe de concurrents participant à unecourse cycliste | | | 74 | | |
| -04 | Inobservation de l'interdiction par le conducteur d'un véhicule immobilisé dans une file d'empêcher dans une intersection le passage des conducteurs circulant sur la chaussée transversale | | 49 | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 22 juin 2017)</i> | | | | | | |
| «-05 | Immobilisation d'un véhicule sur un passage à niveau, un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons ou un gué pour cyclistes | | 49» | | | |
| 7.- De la vitesse et de la maîtrise | | | | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «139 | | | | | | |
| -01 | Circulation à une vitesse dangereuse selon les circonstances | | 49 | | | |
| -02 | Inobservation de l'interdiction d'inviter, de conseiller ou d'aider à conduire à une vitesse dangereuse selon les circonstances | | 49 | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 22 avril 2009)</i> | | | | | | |
| «-03 | Défaut de s'approcher à vitesse modérée d'un passage pour piétons ou d'un passage pour piétons et cyclistes | | | | 145» | |
| -04 | Défaut d'adapter la vitesse en s'approchant d'un véhicule faisant usage du signal de détresse | | 49 | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 10 septembre 2009)</i> | | | | | | |
| | «Inobservation de la limite de vitesse de 20 km/h dans une zone piétonne, une zone résidentielle ou une zone de rencontre» | | | | | |
| -05 | – le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h | | 49 | | | |
| -06* | – le dépassement étant supérieur à 15 km/h | | | | 145 | 2 |
| <i>(Règl.g.-d. du 8 avril 2018)</i> | | | | | | |
| | «Inobservation de la limite de vitesse de 30 km/h dans une rue cyclable : | | | | | |
| -07 | – le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h | | | | | |
| -08* | – le dépassement étant supérieur à 15 km/h | | | | 145 | 2» |
| | Inobservation de la limite de vitesse de 50 km/h à l'intérieur d'une agglomération: | | | | | |
| «-09» ¹ | – le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|---|--------------------|----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| «-10»* (139) | – le dépassement étant supérieur à 15 km/h Inobservation de la limite de vitesse de 75 km/h en dehors d'une agglomération par un autobus, un autocar, un ensemble de véhicules couplés ou un véhicule routier dont la masse maximale autorisée dépasse 7.500 kg: | | | | 145 | 2 |
| «-11» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h | | 49 | | | |
| «-12»* | – le dépassement étant supérieur à 20 km/h Inobservation de la limite de vitesse de 90 km/h en dehors d'une agglomération par un autre véhicule: | | | | 145 | 2 |
| «-13» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h | | 49 | | | |
| «-14»* | – le dépassement étant supérieur à 20 km/h Inobservation sur une autoroute de la limite de vitesse de 90 km/h par un autobus, un autocar, un ensemble de véhicules couplés ou un véhicule routier dont la masse maximale autorisée dépasse 7.500 kg: | | | | 145 | 2 |
| «-15» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h | | 49 | | | |
| «-16»* | – le dépassement étant supérieur à 25 km/h Inobservation sur une autoroute de la limite de vitesse de 130 km/h par temps normal ou de 110 km/h en cas de pluie ou d'autres précipitations par un autre véhicule: | | | | 145 | 2 |
| «-17» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h | | 49 | | | |
| «-18»* | – le dépassement étant supérieur à 25 km/h Inobservation sur une autoroute de la limite de vitesse de 90 km/h dans un tunnel: | | | | 145 | 2 |
| «-19» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h | | 49 | | | |
| «-20»* | – le dépassement étant supérieur à 25 km/h Conduite d'un cyclomoteur à une vitesse supérieure à 45 km/h: | | | | 145 | 2 |
| «-21» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h en agglomération | | 49 | | | |
| «-22»* | – le dépassement étant supérieur à 15 km/h en agglomération | | | | 145 | 2 |
| «-23» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération | | 49 | | | |
| (139) «-24»* | – le dépassement étant supérieur à 20 km/h en de-hors d'une agglomération | | | | 145 | 2 |
| «-25» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------------|---|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| «-26»* | – le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute Conduite d'une machine automotrice d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12.000 kg à une vitesse supérieure à 40 km/h par un conducteur non détenteur d'un permis de conduire valable de la catégorie C: | | | | 145 | 2 |
| «-27» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 15 km/h en agglomération | | 49 | | | |
| «-28»* | – le dépassement étant supérieur à 15 km/h en agglomération | | | | 145 | 2 |
| «-29» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération | | 49 | | | |
| «-30»* | – le dépassement étant supérieur à 20 km/h en de-hors d'une agglomération | | | | 145 | 2 |
| «-31» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute | | 49 | | | |
| «-32»* | – le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute Conduite d'une machine automotrice d'une masse maximale autorisée inférieure ou égale à 12.000 kg à une vitesse supérieure à 75 km/h par un conducteur détenteur d'un permis de conduire valable de la catégorie C: | | | | 145 | 2 |
| «-33» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération | | 49 | | | |
| «-34»* | – le dépassement étant supérieur à 20 km/h en de-hors d'une agglomération | | | | 145 | 2 |
| «-35» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute | | 49 | | | |
| «-36»* | – le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute | | | | 145 | 2 |
| (139) | Conduite d'un véhicule d'une m. m. a. supérieure à 12.000 kg à une vitesse supérieure à 75 km/h, si lam. m. a. sur un ou plusieurs essieux dépasse 11,5 t, dans le cas d'une suspension mécanique ou 12 t, dans le cas d'une suspension pneumatique: | | | | | |
| «-37» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération | | 49 | | | |
| «-38»* | – le dépassement étant supérieur à 20 km/h en de-hors d'une agglomération | | | | 145 | 2 |
| «-39» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute | | 49 | | | |
| «-40»* | – le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute | | | | 145 | 2 |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| | Conduite d'un véhicule équipé de pneus à crampons à une vitesse supérieure à 70 km/h sur une voie publique autre qu'une autoroute: | | | | | |
| «-41» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h | | 49 | | | |
| «-42»* | – le dépassement étant supérieur à 20 km/h | | | | 145 | 2 |
| | Conduite d'un véhicule équipé de pneus à crampons à une vitesse supérieure à 90 km/h sur une autoroute: | | | | | |
| «-43» | – le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h | | 49 | | | |
| «-44»* | – le dépassement étant supérieur à 25 km/h | | | | 145 | 2 |
| «-45» | Défaut de signalisation réglementaire d'un véhicule servant à des essais scientifiques | | | 74 | | |
| «-46» | Usage non autorisé du signe distinctif «Essai scientifique» | | | 74 | | |
| 140 | | | | | | |
| -01 | Comportement susceptible de constituer une gêne ou un danger pour la circulation ou de causer un dommage | | 49 | | | |
| -02 | Défaut de maîtrise | | 49 | | | |
| -03 | Défaut de ralentir ou de s'arrêter dès qu'un obstacle ou une gêne se présente | | 49 | | | |
| -04 | Défaut de ralentir, de s'écarter ou de s'arrêter à l'approche d'un animal effrayé | | 49 | | | |
| -05 | Conduite à une vitesse excessivement réduite | | 49 | | | |
| -06 | Freinage soudain ou arrêt brusque non exigé par des raisons de sécurité | | 49 | | | |
| | (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| «141 | | | | | | |
| -01 | Défaut d'observer une distance suffisante par rapport au véhicule qui précède | | 49 | | | |
| | (Règl. g.-d. du 22 mai 2015) | | | | | |
| «-02 | Défaut pour les conducteurs d'un véhicule automoteur, qui circulent en dehors d'une agglomération, de maintenir par rapport au véhicule qui précède une distance, correspondant à un temps de parcours d'au moins 2 secondes | | | | 145 | 2» |
| (141) | | | | | | |
| | Défaut de maintenir par rapport à un véhicule ou un ensemble de véhicules munis d'un panneau orange réglementaire et qui précèdent, une distance d'au moins: | | | | | |
| -03 | – 50 mètres en agglomération | | | 74 | | |
| -04 | – 100 mètres hors agglomération | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------|--|--------------------|----|-----|------|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -05 | Défaut de maintenir dans un tunnel une distance d'au moins 5 mètres par rapport au véhicule qui précède, en cas de dégradation de la fluidité de la circulation (Règl. g.-d. du 22 avril 2009) | | | 74» | | |
| «142 | | | | | | |
| -01 | Défaut de s'arrêter devant un passage pour piétons ou un passage pour piétons et cyclistes lorsqu'un piéton marque son intention de s'y engager ou qu'il y est engagé (Règl. g.-d. du 22 juin 2017) | | | | 145 | 2» |
| «-02 | Défaut de s'arrêter devant un passage pour piétons et cyclistes lorsqu'un cycliste marque son intention de s'y engager ou qu'il y est engagé (Règl. g.-d. du 22 juin 2017) | | | | 145» | |
| «-03 | Défaut pour un piéton ou un cycliste de céder à un gué pour piétons ou à un gué pour cyclistes le passage aux conducteurs (Règl. g.-d. du 22 avril 2009) | | | 74» | | |
| ««-04» ¹ | Défaut de ralentir, de s'écarter ou de s'arrêter à l'approche d'enfants, de personnes âgées ou handicapées circulant sur la voie publique ou à proximité immédiate | | | 74» | | |
| | 8.- Des compétitions sportives | | | | | |
| 143 | | | | | | |
| -01 | Non-respect par l'organisateur des conditions de l'autorisation | | | 74 | | |
| -02 | Non-respect par les concurrents des conditions de sécurité fixées | | | 74 | | |
| -03 | Signalisation non réglementaire des véhicules admis à accompagner les concurrents | | | 74 | | |
| -04 | Défaut de faire précéder/suivre une course cycliste d'un véhicule automoteur signalé de façon réglementaire | | | 74 | | |
| | 9.- De l'éclairage | | | | | |
| | (Règl. g.-d. du 22 juin 2017) | | | | | |
| «144 | | | | | | |
| -01 | Eclairage à l'avant des véhicules automoteurs en mouvement autres que les machines, les tracteurs, les motocycles et les tramways:» – défaut d'utiliser de nuit les feux-croisement ou, en cas de visibilité insuffisante, les feux-route | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---|---|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)</i> | | | | | | |
| -02 | – utilisation de nuit des feux-route avant le croisement d'un autre véhicule ou d'un piéton, avant la rencontre d'un véhicule sur rails ou d'un bateau approchant en sens contraire ou en suivant un autre véhicule à faible distance | | | 74 | | |
| «-03 | – défaut d'utiliser les feux-croisement ou les feux-brouillard avant en cas de brouillard ou dans toutesituation similaire réduisant la visibilité à moins de 100 mètres | | 49 | | | |
| -04 | – utilisation de nuit des feux-brouillard avant sansles feux arrière | | | 74 | | |
| -05 | – utilisation simultanée de nuit des feux-brouillardavant et des feux-route | | | 74» | | |
| «-06» ¹ | – défaut d'utiliser de nuit les feux-position en mêmetemps que les feux-croisement | | 49 | | | |
| «-07» ¹ | – utilisation de nuit de plus de 4 feux-route, de plus de 2 feux-croisement ou de plus de 2 feux-brouillard | | | 74 | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 31 janvier 2003)</i> | | | | | | |
| «-08» ¹ | – utilisation non réglementaire d'un phare mobile | | 49» | | | |
| «-09» ¹ | – défaut d'utiliser les feux-croisement de jour en cas de mauvaise visibilité Eclairage à l'arrière des véhicules automoteursen mouvement, autres que les machines, les «tracteurs» ² et les motocycles: | | | 74 | | |
| «-10» ¹ | – défaut d'utiliser de nuit ainsi que de jour en cas demauvaise visibilité les feux rouges | | | 74 | | |
| «-11» ¹ | – défaut d'utiliser de nuit ainsi que de jour en casde mauvaise visibilité les feux blancs éclairant la plaque d'identité | | 49 | | | |
| «-12» ¹ | – utilisation des feux-brouillard rouges en cas debonne visibilité | | | 74 | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «-13» ¹ | – défaut d'utiliser de nuit ou de jour en cas de mauvaise visibilité, les feux d'encombrement, si la largeur du véhicule dépasse 2,55 m | | | 74» | | |
| 145 | Défaut de signaler de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité les véhicules automoteurs, à l'exception des machines, des tracteurs et des moto-cycles, à l'arrêt ou en stationnement, sur la voie publique | | | | | |
| -01 | – à l'avant par les feux-position | | 49 | | | |
| -02 | – à l'arrière par les feux destinés à cet effet | | 49 | | | |
| (145) | | | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------------------------|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)</i> | | | | | | |
| «-03 | Défaut de signaler à l'avant, en cas de visibilité réduite à moins de 100 mètres, par les feux-croisement ou par les feux-brouillard un véhicule automoteur, excepté une machine, un tracteur ou un motocycle, à l'arrêt ou en stationnement en dehors d'une agglomération | | | 74» | | |
| -04 | Utilisation sur ces véhicules des feux-brouillard arrière, en cas de visibilité supérieure à 50 m | | 49 | | | |
| -05 | Utilisation non réglementaire d'un feu de stationnement sur un véhicule automoteur à l'arrêt ou en stationnement | | 49 | | | |
| 146 | | | | | | |
| -01 | Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante par les feux prescrits les «tracteurs» ¹ en mouvement, à l'arrêt ou en stationnement | | | 74 | | |
| -02 | Présence d'outils sur un «tracteur» ¹ masquant le dispositif d'éclairage | | | 74 | | |
| 147 | | | | | | |
| | Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante les machines automotrices d'un poids propre supérieur à 400 kg en mouvement, à l'arrêt ou en stationnement: | | | | | |
| -01 | – à l'avant par deux feux blancs ou jaunes non éblouissants | | | 74 | | |
| -02 | – à l'arrière par un feu blanc éclairant la plaque d'identité | | 49 | | | |
| -03 | – à l'arrière par un feu rouge non éblouissant placé du côté de la circulation | | | 74 | | |
| 148 | | | | | | |
| | Eclairage pendant la nuit des motocycles ou des motocoupés y assimilés en mouvement: | | | | | |
| -01 | – défaut d'utiliser les feux-croisement ou, en cas de visibilité insuffisante, les feux-route | | | 74 | | |
| -02 | – utilisation des feux-route avant le croisement d'un autre véhicule ou d'un piéton, avant la rencontre d'un véhicule sur rails ou d'un bateau approchant en sens contraire ou en suivant un autre véhicule à faible distance | | | 74 | | |
| -03 | – défaut d'utiliser à l'arrière les feux prescrits à l'art.43 | | | 74 | | |
| -04 | Défaut d'éclairer de nuit les side-cars par les feux prescrits à l'art. 43 | | | 74 | | |
| | Eclairage de jour en cas de mauvaise visibilité des motocycles ou des motocoupés assimilés en mouvement: | | | | | |
| -05 | – défaut d'utiliser à l'arrière les feux prescrits à l'art.43 | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------------|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| (...) (148) | (abrogé par le règl.g.-d. du 23 mai 2012) Eclairage de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante des motocycles ou des motocoupés y assimilés à l'arrêt ou en stationnement: | | | | | |
| «-06» ¹ | – défaut d'utiliser à l'avant les feux-position et à l'arrière les feux prescrits à l'art.43 | | 49 | | | |
| «-07» ¹ | – arrêt ou stationnement sur la chaussée: défaut defeux-position | | 49 | | | |
| «-08» ¹ | – défaut d'utiliser les feux prescrits à l'art. 43 si un side-car est adapté au motocycle | | 49 | | | |
| 149 | Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité les c. m. a. ou les cycles en mouvement: | | | | | |
| -01 | – à l'avant du ou des feux blancs ou jaunes réglementaires | | | 74 | | |
| -02 | – à l'arrière du ou des feux et catadioptrés rouges | | | 74 | | |
| -03 | Utilisation du feu-brouillard rouge en cas de visibilité supérieure à 50 m | | 49 | | | |
| -04 | Utilisation du feu-brouillard rouge sans le feu arrière | | 49 | | | |
| 149bis | | | | | | |
| -01 | Défaut d'éclairer de jour par le ou les feux-croise-ment un motocycle, le véhicule étant en mouvement | | | 74 | | |
| (Règl.g.-d. du 10 février 1999) | | | | | | |
| «-02 | Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante par les feux prescrits un tricycle, un quadricycle et un quadricycle léger | | | 74» | | |
| 150 | Eclairage pendant la nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante des véhicules ci-après en mouvement, en stationnement ou à l'arrêt: | | | | | |
| -01 | – défaut d'éclairer par les feux prescrits la face arrière de la dernière remorque, du dernier véhicule ou de la dernière roulotte accouplés | | | 74 | | |
| -02 | – défaut d'éclairer par les feux d'encombrement prescrits chaque côté de la face d'une remorque, d'un véhicule forain ou d'une roulotte accouplés, si la largeur dépasse soit 2,5 m, soit celle du véhicule tracteur | | | 74 | | |
| -03 | – défaut d'éclairer l'arrière de la remorque attelée à un motocycle d'un feu rouge non éblouissant à gauche et d'un feu blanc éclairant la plaque d'identité | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|------------------------------|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -04 (150) | – défaut d'éclairer par un feu rouge non éblouissant la face arrière gauche d'un autre véhicule traîné Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante, les remorques, les véhicules forains ou les roulottes non accouplés en stationnement: (...) ¹ | | | 74 | | |
| «-05» ² | – à l'avant par un feu blanc | | | 74 | | |
| «-06» ² | – à l'arrière par un feu rouge non éblouissant | | | 74 | | |
| 151 | | | | | | |
| -01 | Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de visibilité insuffisante le côté gauche d'un véhicule traîné en mouvement, en stationnement ou à l'arrêt par un feu non éblouissant blanc ou jaune vers l'avant et jaune ou rouge vers l'arrière | | | 74 | | |
| 152 | | | | | | |
| -01 | – les «tracteurs» ³ et les machines automotrices ne dépassant pas en palier la vitesse de 10 km/h en mouvement, en stationnement ou à l'arrêt par un feu blanc ou jaune non éblouissant à l'avant et rouge à l'arrière | | | 74 | | |
| (Règl. g.-d. du 26 mai 2009) | | | | | | |
| «-02 | – les fauteuils roulants et les fauteuils roulants à moteur en mouvement à l'avant par au moins un feu blanc et à l'arrière par au moins un feu rouge ou, par un dispositif émettant tant vers l'avant que vers l'arrière un feu non éblouissant | | | 74» | | |
| -03 | – les animaux isolés ou en troupeaux en mouvement sur une voie publique, autre qu'un chemin de terre, par un feu non éblouissant blanc ou jaune à l'avant et rouge à l'arrière du côté gauche | | | 74 | | |
| 153 | | | | | | |
| | Défaut d'éclairer de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité les éléments de l'Armée en colonne de marche, les cortèges, les processions et les groupes de piétons: | | | | | |
| -01 | – à l'avant par un ou plusieurs feux non éblouissants blancs ou jaunes | | | 74 | | |
| -02 | – à l'arrière par un ou plusieurs feux non éblouissants rouges | | | 74 | | |
| -03 | Défaut d'éclairer le flanc gauche d'une formation de piétons dont la longueur excède 25 m | | | 74 | | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|----------------------------------|--|--------------------|-----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (Règl.g.-d. du 26 mai 2009) | | | | | | |
| «154 | Eclairage non réglementaire de véhicules, de piétons, de fauteuils roulants, de fauteuils roulants à moteur ou d'animaux | | 49» | | | |
| 155 | /// | | | | | |
| | 10.- Des prescriptions spéciales | | | | | |
| (Règl.g.-d. du 9 septembre 2019) | | | | | | |
| «156 | | | | | | |
| -01 | Circulation sur une autoroute d'un véhicule autre qu'un véhicule automoteur ou ensemble de véhicules couplés | | | | 145 | 2 |
| -02 | Circulation sur une autoroute d'un véhicule automoteur ou d'un ensemble de véhicules couplés ne pouvant pas réaliser en palier une vitesse de 40 km/h au moins | | | | 145 | 2 |
| -03 | Circulation sur une autoroute d'un cyclomoteur ou d'un quadricycle léger | | | | 145 | 2 |
| | Circulation sur une autoroute, sauf autorisation ou réglementation temporaire contraire : | | | | | |
| -04 | – d'un tracteur ou d'un tracteur à grande vitesse | | | | 145 | 2 |
| (Règl.g.-d. du 15 décembre 2019) | | | | | | |
| «-05 | – d'une machine automotrice d'une masse maxi-male autorisée inférieure ou égale à 12 .000 kg dont le conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire valable de la catégorie C | | | | 145 | 2» |
| | Circulation sur une autoroute, sauf autorisation : | | | | | |
| -06 | – d'un véhicule routier automoteur qui tracte un véhicule routier traîné | | | | 145 | 2 |
| -07 | – d'un véhicule automoteur effectuant un essai technique ou scientifique | | | | 145 | 2 |
| -08 | – d'un véhicule automoteur participant à une compétition sportive ou à un défilé publicitaire | | | | 145 | 2 |
| -09 | – d'un véhicule effectuant le remorquage d'un véhicule tombé en panne ou accidenté en dehors de l'autoroute | | | | 145 | 2 |
| (Règl.g.-d. du 13 janvier 2005) | | | | | | |
| «-10» ¹ | Défaut d'utiliser les accès ou les sorties d'autoroutes spécialement aménagés et signalés comme tels | | | | 145 | 2 |
| (Règl.g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | | |
| «-11» ¹ | Défaut d'emprunter la voie d'accélération avant de s'engager sur les voies de circulation d'une autoroute ou de céder le passage en s'engageant sur les voies de circulation d'une autoroute | | | | 145 | 2» |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-----------------------------------|--|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| «-12» ¹ | Défaut, en quittant l'autoroute, d'emprunter à temps la voie de circulation de droite et de s'engager au plus tôt sur la voie de décélération | | | | 145 | 2 |
| «-13» ¹ | Circulation sur une bande de terrain ou un raccordement reliant les chaussées d'une autoroute | | | | 145 | 2 |
| (156) «-14» ¹ | Inobservation de l'interdiction de faire demi-tour ou marche arrière sur une autoroute | | | | 145 | 2» |
| (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | | |
| «-15» ¹ | Immobilisation d'un véhicule sur une chaussée, sur une bretelle ou chaussée d'accès ou de sortie, sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une autoroute, hormis le cas de force majeure | | | | 145 | 2 |
| «-16» ¹ | Immobilisation sur une chaussée, sur une bretelle ou chaussée d'accès ou de sortie, sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une autoroute, d'un véhicule assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation qui n'est pas signalé par des feux jaunes clignotants réglementaires | | | | 145 | 2» |
| (Règl. g.-d. du 9 septembre 2019) | | | | | | |
| «-17 | Circulation d'un véhicule sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une autoroute, hormis le cas de force majeure | | | | 145 | 2» |
| -18 | Circulation sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une autoroute, d'un véhicule assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation qui n'est pas signalé par des feux jaunes clignotants réglementaires | | | | 145 | 2» |
| (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | | |
| «-19» ¹ | Défaut de ménager le couloir réglementaire pour le passage des véhicules en service urgent ou des véhicules intervenant en cas d'accident ou en présence d'un obstacle, lorsque la dégradation de la fluidité de la circulation l'exige | | | | 145 | 2 |
| «-20» ¹ | Inobservation des prescriptions fixées par la réglementation ou l'autorisation ministérielle afférente pour les véhicules dépassant les poids ou dimensions réglementaires | | | | 145 | 2» |
| (Règl. g.-d. du 19 décembre 2020) | | | | | | |
| «-21 | Défaut de disposer d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule pour rejoindre un point de ravitaillement | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|---|--------------------|----|-----|------|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -22 | Défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur visé par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique de disposer d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule pour traverser le Grand-Duché sur l'itinéraire prescrit | | | 74» | | |
| 156bis | (...) ² (Règl.g.-d. du 24 février 2012) | | | | | |
| «-01 | Inobservation par le conducteur d'un véhicule destiné au transport de choses et dont la m. m. a. dépasse 7,5t de l'interdiction de circuler conformément au paragraphe 2 (Règl.g.-d. du 9 septembre 2019) | | | | 145» | |
| «156ter | | | | | | |
| -01 | Circulation sur une route pour véhicules automoteurs d'un véhicule autre qu'un véhicule automoteur ou ensemble de véhicules couplés | | | | 145 | 2 |
| -02 | Circulation sur une route pour véhicules automoteurs d'un véhicule automoteur ou d'un ensemble de véhicules couplés ne pouvant pas réaliser en palier une vitesse de 40 km/h au moins | | | | 145 | 2 |
| -03 | Circulation sur une route pour véhicules automoteurs d'un cyclomoteur ou d'un quadricycle léger Circulation sur une route pour véhicules automoteurs, sauf autorisation ou réglementation temporaire contraire : | | | | 145 | 2 |
| -04 | – d'un tracteur ou d'un tracteur à grande vitesse (Règl.g.-d. du 15 décembre 2019) | | | | 145 | 2 |
| «-05 | – d'une machine automotrice d'une masse maxi-male autorisée inférieure ou égale à 12 .000 kg dont le conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire valable de la catégorie C Circulation sur une route pour véhicules automoteurs, sauf autorisation : | | | | 145 | 2» |
| -06 | – d'un véhicule routier automoteur qui tracte un véhicule routier traîné | | | | 145 | 2 |
| -07 | – d'un véhicule automoteur effectuant un essai technique ou scientifique | | | | 145 | 2 |
| -08 | – d'un véhicule automoteur participant à une compétition sportive ou à un défilé publicitaire | | | | 145 | 2 |
| -09 | – d'un véhicule effectuant le remorquage d'un véhicule tombé en panne ou accidenté en dehors de la route pour véhicules automoteurs | | | | 145 | 2» |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| «-10» ¹ | Défaut d'utiliser les accès ou les sorties des routes pour véhicules automoteurs spécialement aménagés et signalés comme tels | | | | 145 | 2 |
| | (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| «-11» ¹ | Défaut d'emprunter la voie d'accélération avant de s'engager sur les voies de circulation d'une route pour véhicules automoteurs ou de céder le passage en s'engageant sur les voies de circulation d'une route pour véhicules automoteurs | | | | 145 | 2» |
| «-12» ¹ | Défaut, en quittant la route pour véhicules automoteurs, de s'engager au plus tôt sur la voie de décélération | | | | 145 | 2 |
| «-13» ¹ | Inobservation de l'interdiction de faire demi-tour ou marche arrière sur une route pour véhicules automoteurs | | | | 145 | 2» |
| | (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| «-14» ¹ | Immobilisation d'un véhicule sur une chaussée, sur une bretelle ou chaussée d'accès ou de sortie, sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une route pour véhicules automoteurs, hormis le cas de force majeure | | | | 145 | 2 |
| | (156ter) | | | | | |
| «-15» ¹ | Immobilisation sur une chaussée, sur une bretelle ou chaussée d'accès ou de sortie, sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une route pour véhicules automoteurs, d'un véhicule assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation qui n'est pas signalé par des feux jaunes clignotants réglementaires | | | | 145 | 2» |
| | (Règl. g.-d. du 9 septembre 2019) | | | | | |
| «-16 | Circulation d'un véhicule sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une route pour véhicules automoteurs, hormis le cas de force majeure | | | | 145 | 2 |
| -17 | Circulation sur une bande ou une place d'arrêt d'urgence ou sur un accotement d'une route pour véhicules automoteurs, d'un véhicule assurant l'entretien de la voirie ou la sécurité de la circulation qui n'est pas signalé par des feux jaunes clignotants réglementaires | | | | 145 | 2» |
| | (Règl. g.-d. du 19 décembre 2020) | | | | | |
| «-18 | Défaut de disposer d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule pour rejoindre un point de ravitaillement | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------|--|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -19 | Défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteurvisé par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique de disposer d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule pour traverser le Grand-Duché sur l'itinéraire prescrit | | | 74» | | |
| | (Règl. g.-d. du 18 mars 2000) | | | | | |
| «157 | | | | | | |
| -01 | Exécution d'une marche arrière ou d'une manœuvre de demi-tour dans un tunnel signalé comme tel | | | 74 | | |
| -02 | Défaut d'observer dans un tunnel signalé comme tel les prescriptions sur l'éclairage des véhicules en mouvement pendant la nuit | | | 74» | | |
| | (Règl. g.-d. du 13 janvier 2005) | | | | | |
| «158 | | | | | | |
| -01 | Fait pour un conducteur d'autobus de laisser ou de faire monter ou descendre des voyageurs à des endroits autres que les arrêts d'autobus et les gares routières signalés comme tels | | 49 | | | |
| -02 | Fait pour un conducteur de tramways de laisser ou de faire monter ou descendre des voyageurs à des endroits autres que les arrêts de tramways et les gares routières signalés comme tels | | 49 | | | |
| 158 | | | | | | |
| «-03» ¹ | Fait pour un conducteur de tramway de laisser ou de faire descendre des voyageurs sur la chaussée du côté emprunté par la circulation hormis le cas où les rails se trouvent au milieu de la chaussée | | 49 | | | |
| | Fait pour les voyageurs d'un autobus ou d'un tramway d'y monter ou d'en descendre | | | | | |
| «-04» ¹ | – avant l'arrêt complet du véhicule | | 49 | | | |
| «-05» ¹ | – à des endroits autres que les arrêts d'autobus, les arrêts de tramways et les gares routières signalés comme tels | | 49» | | | |
| | (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| «-06 | Fait pour un conducteur d'autobus ou de tramway délaisser ou de faire monter plus de voyageurs que le véhicule ne comporte de places assises et de places debout | | | 74» | | |
| 159 | (...) ² | | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------------------------|---|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl.g.-d. du 22 avril 2009)</i> | | | | | | |
| «160 | | | | | | |
| -01 | Inobservation par le conducteur d'un véhicule automoteur en mouvement autre qu'un motorcycle ou un cyclomoteur de l'interdiction de lâcher le volant simultanément des deux mains | | 49 | | | |
| -02 | Inobservation par le conducteur d'un motorcycle ou d'un cyclomoteur en mouvement de l'interdiction de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des repose-pieds ou des pédales | 24 | | | | |
| -03 | Inobservation par le conducteur d'un véhicule de l'interdiction de traîner ou de pousser un motocycliste, un cyclomotoriste, un cycliste ou un cycle non monté | | 49 | | | |
| -04 | Inobservation par le conducteur d'un motorcycle, d'uncyclomoteur ou d'un cycle de l'interdiction de se faire traîner ou pousser par un véhicule | | 49 | | | |
| -05 | Inobservation par une personne montée sur skis ou sur traîneaux de l'interdiction de se faire traîner par un véhicule automoteur | | 49 | | | |
| | Inobservation sur la voie publique par le conducteur d'un véhicule automoteur de l'interdiction | | | | | |
| -06 | – de traîner des personnes montées sur skis ou sur traîneaux | | 49 | | | |
| -07 | – de circuler en roue libre ou avec le moteur arrêté dans une descente | | 49 | | | |
| -08 | – de circuler à deux de front lorsqu'il n'y a qu'une voie de circulation dans le même sens | | 49 | | | |
| -09 | – de faire usage d'un échappement libre ou d'une mise en marche bruyante ou d'un essai bruyant du moteur | | 49 | | | |
| (160) | | | | | | |
| -10 | – de laisser tourner sans nécessité technique le moteur lorsque le véhicule est immobilisé | | 49 | | | |
| -11 | – de faire crisser les pneus sans nécessité | | 49 | | | |
| -12 | – de claquer bruyamment et sans nécessité les portes, le capot ou le couvercle de malle | | 49 | | | |
| -13 | – de charger ou décharger bruyamment le véhicule | | 49 | | | |
| -14 | – de repasser sans nécessité au même endroit dans une agglomération | | 49 | | | |
| -15 | – d'effectuer ou de faire effectuer des réparations à un véhicule | | 49 | | | |
| -16 | – de laver ou de faire laver un véhicule | | 49 | | | |
| -17 | – de laisser le moteur en marche ou de fumer pendant le ravitaillement en carburant du véhicule | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------------------------|---|--------------------|----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl. g.-d. du 22 mai 2015)</i> | | | | | | |
| «-18 | Défaut pour le conducteur d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motocycle avec ou sans side-car de porter un casque de protection réglementaire | | | | 145 | 2 |
| -19 | Défaut pour le passager adulte d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motocycle avec ou sans side-car de porter un casque de protection réglementaire | | | | 145 | |
| -20 | Fait pour le conducteur d'un cyclomoteur, d'un quadricycle léger, d'un tricycle, d'un quadricycle ou d'un motocycle avec ou sans side-car de transporter une personne mineure qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué | | | | 145 | 2» |
| -21 | Port non réglementaire d'un casque de protection | 24 | | | | |
| -22 | Inobservation par le conducteur d'une charrette à bras de l'interdiction de pousser celle-ci au lieu de la tirer, lorsque le chargement ne laisse pas une visibilité suffisante | 24 | | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)</i> | | | | | | |
| «-23 | Inobservation de l'interdiction de traîner un véhicule par un fauteuil roulant ou par un fauteuil roulant à moteur | 24» | | | | |
| | Inobservation par le conducteur d'un cycle de l'interdiction | | | | | |
| «-24» ¹ | – de lâcher le guidon simultanément des deux mains ou de retirer les pieds des pédales tant que le cycle est en mouvement | 24 | | | | |
| «-25» ¹ | – de toucher un autre usager ou véhicule tant que le cycle est en mouvement | 24 | | | | |
| «-26» ¹ | – de circuler à plus de deux de front | 24 | | | | |
| (160) | Défaut pour le conducteur d'un cycle de se mettre en file | | | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 8 avril 2018)</i> | | | | | | |
| «-27» ¹ | – dans les virages, à l'approche du sommet d'une côte ainsi que sur les passages à niveau et à leur approche | | 49 | | | |
| «-28» ¹ | – entre la tombée de la nuit et le lever du jour | | 49 | | | |
| «-29» ¹ | – à l'intérieur d'une agglomération aux endroits où la vitesse maximale autorisée est supérieure ou égale à 50 km/h, lorsqu'il est dépassé ou lorsqu'il doit s'attendre à être dépassé par un véhicule automoteur | 24 | | | | |
| «-30» ¹ | – lorsqu'il occasionne sans nécessité une gêne excessive pour les autres usagers de la route | 24» | | | | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| «-31» ¹ | Défaut pour le conducteur d'un cycle de s'engager sur un passage pour piétons et cyclistes avec prudence et en tenant compte de la vitesse des véhicules qui s'en approchent | 24 | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 22 juin 2017) | | | | | |
| «-32 | Défaut pour le conducteur d'un cycle de céder le passage à un gué pour cyclistes où la circulation n'est pas réglée par des agents ou des signaux colorés lumineux | | | 74» | | |
| «-33» ¹ | Défaut pour le conducteur d'un cycle de conduire le cycle à la main en cas d'encombrement de la chaussée | 24» | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 10 septembre 2012) | | | | | |
| -34 | «Conduite, en cas de verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre, d'un véhicule automoteur sur la voie publique sans pneus qui présentent, selon la catégorie de véhicule concernée, soit les caractéristiques décrites respectivement au point 2.2. du Règlement ECE N° 30 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour automobiles et leurs remorques ou au point 2.2.3. du Règlement ECE N° 54 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques pour véhicules utilitaires et leurs remorques et qui comportent le marquage décrit au point 3.1.5. de ces mêmes Règlements (pneus M + S ou M. S. ou M & S), soit les caractéristiques décrites au point 2.11. du Règlement ECE N° 117 concernant les prescriptions uniformes relatives à l'homologation des pneumatiques en ce qui concerne le bruit de roulement et l'adhérence sur sol mouillé et qui comportent le marquage décrit aux points 4.2.6. (pneus M + S ou M. S. ou M & S) ou 4.2.7. (A). | | | 74» | | |
| | (Règl.g.-d. du 22 mai 2015) | | | | | |
| «160bis | | | | | | |
| -01* | Défaut pour les passagers adultes de véhicules routiers automoteurs d'utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité | | | | 145 | |
| -02 | Transport d'une personne mineure dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, sans utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité | | | | 145 | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -03* | Défaut pour les enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis d'utiliser en priorité les places munies d'une ceinture de sécurité dans les véhicules des catégories M2 et M3 | | | | 145 | |
| -04 | Défaut pour le conducteur d'un véhicule routier automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire | | | | 145 | 2 |
| -05* | Défaut pour un candidat au permis de conduire ou un passager adulte d'un véhicule routier automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire | | | | 145 | |
| -06 | Transport d'une personne mineure dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire | | | | 145 | 2 |
| -07* | Défaut pour les enfants âgés de 3 ans à 17 ans accomplis de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire dans les véhicules des catégories M2 et M3 | | | | 145 | |
| -08 | Transport d'un enfant de moins de 3 ans dans un véhicule routier automoteur, autre qu'un véhicule des catégories M2 et M3, autrement que placé dans un dispositif de retenue spécial homologué | | | | 145 | 2 |
| -09 | Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule des catégories M1, N1, N2 et N3, dans un motor-home ainsi que dans un véhicule des catégories L2, L5, L6 et L7 muni d'une carrosserie, autrement que placé dans un dispositif de retenue spécial homologué | | | | 145 | |
| | Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule des catégories M1, N1, N2 et N3, dans un motor-home ainsi que dans un véhicule des catégories L2e, L5e, L6e et L7e muni d'une carrosserie, autrement que placé dans un dispositif de retenue spécial homologué | | | | 145 | 2 |
| -10 | Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule des catégories M1 et N1 ainsi que dans un motor-home, lorsqu'il s'agit d'un transport occasionnel de courte distance de 5 personnes au maximum, y compris le conducteur, et qu'un nombre suffisant de dispositifs de retenue spéciaux n'est pas disponible, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation | | | | 145 | 2 |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|---|--------------------|----|-----|-----------------------|--|
| | | I | II | III | IV | |
| (160bis) | | | | | | |
| -11 | Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm à l'arrière d'unvéhicule des catégories M1 et N1 ainsi que d'un motor-home, si en raison d'un manque d'espace, l'installation d'un troisième dispositif de retenue spécial n'y est pas possible, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire | | | | 145 | 2 |
| -12 | Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un taxi, à défaut de dispositif de retenue spécial, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation | | | | 145 | 2 |
| -13 | Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm et dont le poids dépasse 36 kg dans un véhicule des catégories M1,N1, N2 et N3, dans un motor home ainsi que dans unvéhicule des catégories L2, L5, L6 et L7 muni d'unecarrosserie, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm et dont le poids dépasse 36 kg dans un véhicule des catégories M1,N1, N2 et N3, dans un motor-home ainsi que dans unvéhicule des catégories L2e, L5e, L6e et L7e muni d'unecarrosserie, sans utiliser la ceinture de sécurité de façon réglementaire et autrement que sur une place assise qui ne fait pas partie de la rangée avant, pour autant que de telles places soient inscrites sur le certificat d'immatriculation | | | | 145 145 | 2 |
| -14 | Transport d'un enfant âgé de 3 ans à 17 ans accomplis dont la taille n'atteint pas 150 cm dans un véhicule routier automoteur, à défaut de ceintures de sécurité, autrement que sur une place qui ne fait pas partie de la rangée avant | | | | 145 | |
| -15 | Transport d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial non réglementaire | | | | 145 | 2 |
| -16 | Transport non réglementaire d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial | | | | 145 | 2 |
| -17 | Transport d'un enfant dans un dispositif de retenue spécial aménagé en sorte que l'enfant qui y prend place est tourné vers l'arrière, sur une place équipée d'un coussin gonflable de type frontal, sans que le coussin gonflable n'ait été désactivé de façon manuelle ou automatique | | | | 145 | 2» |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------------------------|--|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl.g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «160ter | | | | | | |
| -01 | Défaut de présenter l'autorisation ministérielle dispensant du port de la ceinture de sécurité ou de l'usage d'un dispositif de retenue spécial | | 49» | | | |
| 161 | | | | | | |
| -01 | Circulation sans conducteur d'un véhicule tiré par des animaux | | 49 | | | |
| -02 | Défaut de dispositifs de conduite et d'attelage assurant la maîtrise et la sûreté de la conduite d'un véhicule tiré par des animaux | | 49 | | | |
| -03 | Défaut d'escorter des bêtes circulant isolément ou en troupeau sur la voie publique | | 49 | | | |
| (161) | | | | | | |
| -04 | Défaut pour le conducteur de se tenir à une distance telle des bêtes qu'il est en mesure de les diriger | | 49 | | | |
| -05 | Divagation d'animaux sur la voie publique | | 49 | | | |
| -06 | Inobservation de l'interdiction de laisser paître des animaux non tenus en laisse sur les accotements des voies publiques autres que les chemins de terre | | 49 | | | |
| -07 | Conduite d'animaux sur la voie publique dans des conditions n'assurant pas le croisement ou le dépassement d'une façon satisfaisante | | 49 | | | |
| -08 | Inobservation de l'interdiction de laisser s'arrêter les troupeaux sur la chaussée | | 49 | | | |
| -09 | Inobservation de l'interdiction de laisser circuler des animaux dangereux sans avoir pris les précautions nécessaires pour empêcher un dommage ou un danger | | 49 | | | |
| 162 | | | | | | |
| -01 | Défaut pour les piétons de circuler sur des trottoirs praticables | 24 | | | | |
| -02 | Défaut pour les piétons d'utiliser le trottoir même lorsque la chaussée n'est bordée que d'un seul trottoir praticable | 24 | | | | |
| -03 | Circulation sur un trottoir en poussant un cycle à la main ou en transportant des objets encombrants causant ainsi une gêne importante pour les autres piétons | 24 | | | | |
| -04 | Défaut d'emprunter l'accotement en l'absence de trottoir praticable | 24 | | | | |
| <i>(Règl.g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «-05 | Circulation d'un piéton sur une piste cyclable ou sur la chaussée, en présence d'un trottoir ou d'un accotement praticables | 24» | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--|---|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -06 (Règl. g.-d. du 26 mai 2009) | Défaut pour un piéton d'emprunter le côté gauche de la chaussée, dans le sens de sa marche | 24 | | | | |
| «-07 | Défaut pour une personne qui circule en fauteuil roulant ou en fauteuil roulant à moteur ainsi que pour une personne qui conduit un fauteuil roulant ou un fauteuil roulant à moteur en tant que piéton, d'emprunter le côté droit de la chaussée dans le sens de sa marche | 24» | | | | |
| «-08» ¹ | Inobservation par un piéton de l'interdiction de s'engager sur la chaussée avant de s'être assuré qu'il peut le faire sans danger ni gêne pour les autres usagers | 24 | | | | |
| «-09» ¹ (162) (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) | Inobservation par un piéton de l'obligation de traverser la chaussée perpendiculairement à son axe | 24 | | | | |
| «-10» ¹ (Règl. g.-d. du 22 juin 2017) | «Inobservation par un piéton de l'interdiction: – de traverser la chaussée en s'attardant ou en s'arrêtant, hors le cas de nécessité | 24 | | | | |
| «-11 | – de traverser la chaussée en dehors d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un passage souterrain ou d'un passage supérieur à moins de 30 mètres d'un tel passage | | 49» | | | |
| -12 | – de s'engager sur la chaussée ou de la traverser en dehors de la phase verte ou de la phase éteinte à un passage ou à un gué où la circulation est réglée par des signaux colorés lumineux | | 49 | | | |
| -13 | Défaut pour un piéton de s'engager sur un passage ou sur un gué avec prudence et en tenant compte de la distance et de la vitesse des véhicules, à un passage ou à un gué où la circulation n'est pas réglée par des signaux colorés lumineux | 24» | | | | |
| «-14» ¹ (Règl. g.-d. du 26 mai 2009) | Défaut pour un piéton de libérer le passage aux véhicules en service urgent signalant leur approche au moyen d'un avertisseur sonore spécial et de feux bleus clignotants | | | 74 | | |
| «-15 | Défaut pour les piétons formant un groupe, un cortège autorisé ou une procession ou pour des éléments de l'armée en colonne de marche, d'emprunter le côté droit de la chaussée | 24» | | | | |
| «-16» ¹ | Défaut pour un conducteur de charrette, de brouette ou d'animaux de charge, de trait ou de selle de se tenir le plus près possible du bord droit de la chaussée | 24» | | | | |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---|--|--------------------|-----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| (Règl. g.-d. du 6 juillet 2001) «162bis -01 | Inobservation de l'interdiction de jouer sur la voie publique | 24 | | | | |
| (Règl. g.-d. du 19 décembre 2020) «-02 | Fait de laisser jouer ou utiliser un cycle ou un engin de déplacement personnel un enfant de moins de 13 ans à un endroit de la voie publique où ceci est autorisé alors qu'il gêne ou met en danger les autres usagers | | 49 | | | |
| -03 | Fait d'utiliser ou de laisser utiliser un enfant âgé de 13 ans au moins un cycle ou un engin de déplacement personnel à des endroits de la voie publique autres que ceux où leur utilisation est autorisée et signalés comme tels | | 49 | | | |
| (162bis) -04 | Fait de laisser utiliser un enfant de moins de 13 ans qui n'est pas accompagné d'une personne de 15 ans au moins un cycle ou un engin de déplacement personnel aux endroits de la voie publique où leur circulation est autorisée et signalés comme tels | | 49» | | | |
| -05 | Fait pour les piétons utilisant ou qui sont laissés utiliser des engins de déplacement personnels de gêner ou de mettre en danger les autres usagers | | 49» | | | |
| 162ter (Règl. g.-d. du 22 avril 2009) | «En zone de rencontre et en zone résidentielle:» | | | | | |
| -01 | – entrave sans nécessité de la circulation des autres usagers par un piéton | 24 | | | | |
| -02 | – gêne d'un piéton par un conducteur | | 49 | | | |
| -03 | – mise en danger d'un piéton par un conducteur | | | 74 | | |
| (Règl. g.-d. du 2 août 2002) «-04 | – défaut pour un conducteur de s'arrêter en cas de nécessité pour ne pas mettre en danger ni gêner un piéton | | | | 145 | 2» |
| (Règl. g.-d. du 23 mai 2012) «-05 | – stationnement d'un véhicule en dehors d'un endroit signalé ou marqué comme emplacement de stationnement ou de parcage | | 49» | | | |
| 162quat -01 | En zone piétonne: – circulation d'un véhicule en dehors de la durée autorisée ou sans être muni du signe distinctif particulier délivré par les autorités communales | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|---|--------------------|------|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -02 | – défaut de déplacer un véhicule suivant le trajet le plus court | | 49 | | | |
| | (Règl. g.-d. du 19 décembre 2020) | | | | | |
| «-03 | – circulation d'un cycle | | 49» | | | |
| -04 | – gêne d'un piéton par un conducteur | | 49 | | | |
| -05 | – mise en danger d'un piéton par un conducteur | | | 74 | | |
| | (Règl. g.-d. du 2 août 2002) | | | | | |
| «-06 | – défaut pour un conducteur de s'arrêter en cas de nécessité pour ne pas mettre en danger ni gêner un piéton | | | | 145 | 2» |
| -07 | – entrave sans nécessité de la circulation des autres usagers par un piéton | | 49 | | | |
| -08 | – stationnement | | 49 | | | |
| | (Règl. g.-d. du 30 mai 2018) | | | | | |
| « -09 | - arrêt en dehors des conditions d'accès réglementaires | | 49 » | | | |
| | (Règl. g.-d. du 19 décembre 2020) | | | | | |
| «162quin | | | | | | |
| | Dans une rue cyclable | | | | | |
| -01 | – défaut de déplacer un véhicule suivant le trajet le plus court | | 49 | | | |
| -02 | – gêne d'un conducteur de cycle par le conducteur d'un véhicule automoteur | | 49 | | | |
| -03 | – mise en danger d'un conducteur de cycle par le conducteur d'un véhicule automoteur | | | 74 | | |
| -04 | – défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de s'arrêter en cas de besoin | | 49 | | | |
| -05 | – stationnement d'un véhicule en dehors d'un endroit signalé ou marqué comme emplacement de stationnement ou de parcage | | 49» | | | |
| | 11.- Des mesures en cas d'accident | | | | | |
| 163 | | | | | | |
| | Défaut pour un usager de la route impliqué dans un accident: | | | | | |
| -01 | – de s'arrêter immédiatement et d'en constater les conséquences | | | 74 | | |
| -03 | – de communiquer son identité à la demande d'autres personnes impliquées dans l'accident | | 49 | | | |
| | Défaut pour une personne impliquée dans un accident n'ayant provoqué que des dommages matériels: | | | | | |
| -04 | – de rester sur place et de faire appel, si nécessaire, à la police grand-ducale | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------------------|--|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -05 | – de fournir sur place ou de communiquer au plus tôt son identité à la partie lésée Défaut pour une personne non blessée impliquée dans un accident ayant causé la mort ou des dommages corporels: | | 49 | | | |
| -06 | – de porter secours aux blessés | | | 74 | | |
| -07 | – de rester sur place jusqu'à ce que la police grand-ducale ait procédé aux constatations nécessaires VII. ARRET, STATIONNEMENT ET PARCAGE 1.- De l'arrêt | | | 74 | | |
| (Règl. g.-d. du 19 mars 2008) «164 | Inobservation de l'obligation de placer un véhicule ou un animal à l'arrêt de manière à ce qu'il: | | | | | |
| (Règl. g.-d. du 23 mai 2012) «-01 | – se trouve du côté droit de la chaussée et soit dirigé dans le sens de la circulation, à moins que le stationnement ne soit interdit de ce côté | 24 | | | | |
| -02 | – soit dirigé dans le sens de la circulation, dans le cas d'une voie à sens unique | | 49» | | | |
| (164) «-03» ¹ | – se trouve à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée, en une seule file et, si possible, sur ou au-delà de la ligne de rive ou sur l'accotement | 24 | | | | |
| «-04» ¹ | – ne gêne pas la circulation des autres véhicules | | 49 | | | |
| «-05» ¹ | – n'entrave pas l'entrée ou la sortie d'un parking ou d'un garage public ou privé, l'accès carrossable d'un immeuble ou l'accès à un emplacement de stationnement privé | | 49 | | | |
| «-06» ¹ | Arrêt susceptible de constituer un danger pour les autres usagers | | 49 | | | |
| «-07» ¹ | Arrêt sur une partie de la voie publique réservée aux piétons ou à d'autres usagers | 24 | | | | |
| «-08» ¹ | Arrêt à moins de 12 mètres de part et d'autre d'un point d'arrêt signalé comme tel des autobus et des tramways | 24 | | | | |
| «-09» ¹ | Arrêt d'un véhicule assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement ou le déblaiement de la voie publique qui n'est pas signalé par des feux jaunes clignotants réglementaires à moins de 12 mètres de part et d'autre d'un point d'arrêt signalé comme tel des autobus et des tramways | 24 | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--|---|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)</i> | | | | | | |
| «-10 | Arrêt sur un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons ou un gué pour cyclistes | | 49 | | | |
| -11 | Arrêt à moins de 5 mètres de part et d'autre d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un gué pour piétons ou d'un gué pour cyclistes | 24» | | | | |
| «-12» ¹ | Arrêt sur un passage à niveau | | 49 | | | |
| «-13» ¹ | Arrêt sur un pont | 24 | | | | |
| «-14» ¹ | Arrêt dans un tunnel | | 49 | | | |
| «-15» ¹ | Arrêt à proximité du sommet d'une côte ou dans un virage situés hors agglomération, lorsque la visibilité dans les deux sens est inférieure à 100 mètres | | 49 | | | |
| «-16» ¹ | Arrêt de manière à masquer un signal routier ou un signal coloré lumineux à la vue des autres usagers | | 49 | | | |
| «-17» ¹ | Arrêt à la hauteur d'une ligne de sécurité, lorsque la distance entre la ligne de sécurité et le véhicule arrêté est inférieure à 3 mètres | 24» | | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 26 mai 2009)</i> | | | | | | |
| «-18» ¹ | Arrêt sur une surface de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue | | | 74» | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 mars 2008)</i> | | | | | | |
| «165 | Inobservation de l'obligation de placer un véhicule ou un animal en stationnement de manière à ce qu'il: | | | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)</i> | | | | | | |
| «-01 | – se trouve du côté droit de la chaussée et soit dirigé dans le sens de la circulation, à moins que le stationnement ne soit interdit de ce côté | 24 | | | | |
| -02 | – soit dirigé dans le sens de la circulation, dans le cas d'une voie à sens unique | | 49» | | | |
| «-03» ¹ | – se trouve à la plus grande distance possible de l'axe de la chaussée, en une seule file et, si possible, sur ou au-delà de la ligne de rive ou sur l'accotement | 24 | | | | |
| «-04» ¹ | – ne gêne pas la circulation des autres véhicules | | 49 | | | |
| «-05» ¹ | – n'entrave pas l'entrée ou la sortie d'un parking ou d'un garage public ou privé, l'accès carrossable d'un immeuble ou l'accès à un emplacement de stationnement privé | | 49 | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 19 décembre 2020)</i> | | | | | | |
| «-06 | – laisse, en agglomération et en l'absence de trottoir, un espace libre d'au moins 1 mètre sur l'accotement, lorsque celui-ci est praticable | | 49» | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------------------------|---|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| «-07» ² | Inobservation de l'interdiction de stationner un véhicule automoteur sans laisser un espace libre d'au moins 1 mètre à l'avant et à l'arrière du véhicule | 24 | | | | |
| 166 | | | | | | |
| -01 | Stationnement susceptible de constituer un danger pour les autres usagers | | | 74 | | |
| -02 | Stationnement en un endroit où le dégagement d'un autre véhicule arrêté ou stationné serait gêné | | 49 | | | |
| -03 | Stationnement sur une partie de la voie publique réservée aux piétons ou à d'autres usagers | | 49 | | | |
| -04 | Stationnement à moins de 12 mètres de part et d'autre d'un point d'arrêt signalé comme tel des autobus et des tramways | | 49 | | | |
| -05 | Stationnement à moins de 5 mètres du point d'intersection géométrique des bords de deux chaussées formant une intersection | | 49 | | | |
| -06 | Stationnement au sommet ou à proximité du sommet d'une côte ou dans un virage, lorsque la visibilité dans les deux sens est inférieure à 100 mètres hors agglomération et inférieure à 20 mètres en agglomération | | 49 | | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 22 juin 2017)</i> | | | | | | |
| «-07 | Stationnement sur un passage pour piétons, un passage pour piétons et cyclistes, un gué pour piétons ou un gué pour cyclistes | | | 74 | | |
| -08 | Stationnement à moins de 5 mètres de part et d'autre d'un passage pour piétons, d'un passage pour piétons et cyclistes, d'un gué pour piétons ou d'un gué pour cyclistes | | 49» | | | |
| -09 | Stationnement sur un passage à niveau | | | 74 | | |
| (166) | | | | | | |
| -10 | Stationnement en un endroit où les piétons doivent quitter le trottoir pour contourner un obstacle | | 49 | | | |
| -11 | Stationnement sur un pont | | 49 | | | |
| -12 | Stationnement dans un passage inférieur | | 49 | | | |
| -13 | Stationnement dans un tunnel | | | 74 | | |
| -14 | Stationnement devant l'entrée ou la sortie principales d'un parc public, d'une école, d'un édifice consacré à un culte ou d'une salle de spectacle | | 49 | | | |
| -15 | Stationnement devant une pompe à essence sans le consentement de l'exploitant | | 49 | | | |
| -16 | Stationnement de manière à masquer un signal routier ou un signal coloré lumineux à la vue des autres usagers | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|--|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -17 | Stationnement à la hauteur d'une ligne de sécurité ou d'une partie de la voie publique réservée à certaines catégories d'usagers, lorsque la distance entre la ligne de sécurité ou la partie réservée de la voie publique et le véhicule en stationnement est inférieure à 3 mètres | | | 74 | | |
| | (Règl.g.-d. du 23 mai 2012) | | | | | |
| «-18 | Stationnement en dehors d'une agglomération sur une chaussée de la voirie normale de l'Etat | | 49» | | | |
| -19 | Stationnement le long d'un quai de chargement | | 49» | | | |
| | (Règl.g.-d. du 26 mai 2009) | | | | | |
| «-20 | Stationnement sur une surface de lignes obliques parallèles délimitées par une ligne continue | | | 74» | | |
| 167 | | | | | | |
| -01 | Stationnement d'une roulotte non accouplée sur la voie publique | | 49 | | | |
| | (Règl.g.-d. du 10 février 1999) | | | | | |
| «-02 | Utilisation comme logis d'un véhicule en stationnement ou parké sur la voie publique sur des emplacements spécialement aménagés et signalés à des fins autrement qu'afin de recouvrer sa capacité de conduire et à condition que le temps ne se prolonge pas au-delà de 12 heures | 24» | | | | |
| -03 | Stationnement sur la chaussée entre 22 .00 h et 6 .00 h d'un autocar, d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses d'un p.t.m. a. supérieur à 3 .500kg, d'une machine de travail d'un poids propre supérieur à 3 .500 kg ou d'une remorque non accouplée | | 49 | | | |
| | (Règl.g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| «167bis | | | | | | |
| -01 | Défaut de faire usage d'un disque de stationnement ou de parcage réglementaires | 24 | | | | |
| -02 | Défaut d'indiquer sur le disque de stationnement ou de parcage l'instant d'immobilisation du véhicule selon les modalités prescrites | 24 | | | | |
| 167bis | | | | | | |
| -03 | Défaut d'exposer le disque de stationnement ou de parcage lisiblement, selon les modalités prescrites | 24 | | | | |
| -04 | Indication horaire inexacte sur le disque de stationnement ou de parcage de l'instant d'immobilisation du véhicule | 24 | | | | |
| -05 | Modification de l'indication horaire initiale sur le disque de stationnement ou de parcage sans déplacement du véhicule | 24» | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------------|--|--------------------|-----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| 168 | 3.- Du parcage | | | | | |
| | (Règl.g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| | «-01 Parcage gênant l'accès ou la sortie des autres véhicules du parking | | 49» | | | |
| | -02 Parcage non conforme aux emplacements délimités | 24 | | | | |
| | -03 Parcage non conforme aux injonctions des agents | 24 | | | | |
| | 4.- Des mesures de sécurité | | | | | |
| 169 | Inobservation de l'interdiction: | | | | | |
| | -01 – d'ouvrir une portière battante pendant la marche | | | 74 | | |
| | -02 – de la laisser ouverte pendant le stationnement ou le parcage | | 49 | | | |
| | -03 Gêne des autres usagers en ouvrant une portière ou en la laissant ouverte sans nécessité | | 49 | | | |
| | -04 Mise en danger des autres usagers en ouvrant une portière ou en la laissant ouverte sans nécessité | | | 74 | | |
| | -05 Gêne des autres usagers en descendant d'un véhicule | | 49 | | | |
| | -06 Mise en danger des autres usagers en descendant d'un véhicule | | | 74 | | |
| 170 | | | | | | |
| | -01 Défaut des précautions nécessaires pour éviter tout accident en quittant un véhicule | | | 74 | | |
| | -02 Défaut pour le conducteur d'arrêter le moteur en quittant le volant du véhicule | | 49 | | | |
| | (Règl.g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| | «-03 Défaut de caler au moins une roue d'un véhicule d'une m. m. a. supérieure à 3 .500 kg, lorsqu'il est placé en pente | | | 74» | | |
| | -04 Défaut de confier un attelage, des bêtes de trait ou de charge à la garde d'une personne en état d'exercer une surveillance efficace | | 49 | | | |
| | -05 Défaut d'attacher un attelage, des bêtes de trait ou de charge de manière qu'ils ne puissent s'échapper ni se déplacer | | 49 | | | |
| | (Règl.g.-d. du 19 mars 2008) | | | | | |
| | «-06 Défaut pour une personne qui emprunte à pied une chaussée, une bande ou une place d'arrêt d'urgence de la grande voirie de porter un vêtement de sécurité réglementaire | | 49 | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------|---|--------------------|-----|-----|-----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -07 | Défaut pour une personne qui emprunte à pied une chaussée de la voirie normale située hors agglomération de porter un vêtement de sécurité réglementaire, de nuit ainsi que de jour lorsque les conditions de visibilité sont réduites (Règl. g.-d. du 6 juillet 2001) | | 49» | | | |
| «170bis | | | | | | |
| -01 | Inobservation par le conducteur d'un véhicule de l'interdiction de porter un dispositif entravant la bonne perception des bruits de la circulation (Règl. g.-d. du 22 mai 2015) | 24» | | | | |
| «-02 | Utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection | | | | 145 | 2 |
| -03 | 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 | | | | 145 | 2 |
| -04 | Utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication (Règl. g.-d. du 22 juin 2017) | | | | 145 | 2» |
| «-05 | Fait pour le conducteur d'un tramway de lâcher le manipulateur ou de changer sensiblement sa position de conduite pour utiliser un équipement téléphonique, dès que le véhicule conduit est en mouvement (Règl. g.-d. du 22 mai 2015) | | | 74» | | |
| ««-06» ¹ | 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 (Règl. g.-d. du 23 mai 2012) | | | | 145 | 2» |
| «171 | | | | | | |
| | Lors de l'immobilisation d'un véhicule sur une voie de circulation d'une chaussée de la grande voirie, hormis le cas d'une dégradation de la fluidité de la circulation: | | | | | |
| -01 | – défaut de ranger, dans la mesure du possible, le véhicule en dehors et à droite des voies de circulation de la chaussée | | | | 145 | 2 |
| -02 | – défaut d'avertir à temps les autres conducteurs de l'encombrement des voies de circulation de la chaussée moyennant les mesures prescrites | | | | 145 | 2 |
| -03 | – défaut de prendre toutes autres mesures pour sauvegarder la sécurité de la circulation | | | | 145 | 2 |

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|---|--------------------|-----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| | Lors de l'immobilisation d'un véhicule sur une voie de circulation d'une chaussée de la voirie normale, hormis le cas d'une dégradation de la fluidité de la circulation: | | | | | |
| -04 (171) | - défaut de ranger, dans la mesure du possible, le véhicule en dehors et à droite des voies de circulation de la chaussée | | 49 | | | |
| -05 | - défaut d'avertir à temps les autres conducteurs de l'encombrement des voies de circulation de la chaussée moyennant les mesures prescrites | | 49 | | | |
| -06 | - défaut de prendre toutes autres mesures pour sauvegarder la sécurité de la circulation | | 49» | | | |
| | Inobservation de l'interdiction, en effectuant des réparations: | | | | | |
| -07 | - de se coucher sous ou près d'un véhicule de manière qu'une partie du corps dépasse le gabarit du véhicule du côté de la circulation | | 49 | | | |
| -08 | - de déposer un outil ou un accessoire du côté de la circulation | | 49 | | | |
| -09 | Inobservation pour un conducteur de l'obligation de faire usage du signal de détresse, lorsqu'il s'approche d'un bouchon et qu'il est contraint de ralentir ou de s'immobiliser | | 49 | | | |
| -10 | Défaut pour le conducteur d'un véhicule effectuant le ramassage scolaire de faire usage du signal de détresse pour la durée de la prise en charge ou du déchargement de passagers | | | | | |
| -11 | Usage du signal de détresse dans des conditions ou circonstances non réglementaires | | 49» | | | |
| | VIII . VEHICULES IMMATRICULES A L'ETRANGERET LEURS CONDUCTEURS | | | | | |
| | (Règl. g.-d. du 23 mai 2012) | | | | | |
| «172 | | | | | | |
| -01 | Défaut pour un véhicule routier immatriculé ou enregistré à l'étranger de répondre aux exigences de la Convention sur la circulation routière signée le 8 novembre 1968 à Vienne, approuvée par la loi du 27mai 1975 | | 49» | | | |
| -02 | Défaut pour un véhicule mis en circulation sur le territoire luxembourgeois et soumis à l'étranger à l'immatriculation et/ou au contrôle technique périodique d'être régulièrement immatriculé ou d'être couvert, le cas échéant, par un certificat de contrôle technique valable | | | | 145 | 2 |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------------------------|--|--------------------|----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| <i>(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)</i> | | | | | | |
| «173 | Défaut pour le conducteur d'un véhicule routier immatriculé à l'étranger d'exhiber sur réquisition:* | | | | | |
| -01 | – un permis de conduire valable | 24 | | | | |
| -02 | – un certificat d'immatriculation du véhicule en cours de validité ou un document en tenant lieu | 24 | | | | |
| -03 | – une attestation d'assurance valable | 24 | | | | |
| -04 | – un certificat de contrôle technique du véhicule en cours de validité ** | | | | | |
| -05 | – pour tout véhicule destiné au transport de marchandises dangereuses par route, les documents requis en vertu du règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur le transport par route de marchandises dangereuses | 24 | | | | |
| (173) | | | | | | |
| -06 | – pour tout véhicule destiné au transport de denrées périssables, les documents requis en vertu de l'Accord relatif aux transports internationaux de denrées périssables et aux engins spéciaux à utiliser pour ces transports (ATP) | 24 | | | | |
| -07 | – le cas échéant, la carte de qualification de conducteur ou le document en tenant lieu | 24 | | | | |
| -08 | – pour une remorque ou une semi-remorque, un document douanier conforme | 24 | | | | |
| -09 | Inobservation par le conducteur d'un véhicule immatriculé à l'étranger des conditions d'âge et de capacité requises par sa législation nationale | | | 74» | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 23 mai 2012)</i> | | | | | | |
| «173bis | Pour une remorque ou semi-remorque immatriculée ou admise à la circulation à l'étranger, circulant temporairement et occasionnellement au Luxembourg et tirée par un véhicule automoteur immatriculé au Luxembourg: | | | | | |
| -01 | – défaut des documents ou d'un des documents énumérés à l'article 173 | | | 74 | | |
| -02 | – défaut, à la face arrière, de la plaque d'immatriculation du pays d'origine | | | 74 | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art . 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|--------------------------------------|---|--------------------|-----|-----|----|--|
| | | I | II | III | IV | |
| -03 | – défaut, à la face arrière, du signe distinctif du pays d'origine | | 49» | | | |
| 174 | /// | | | | | |
| 175 | /// | | | | | |
| 176 | | | | | | |
| -01 | Conduite d'un train routier considéré conforme à l'article 4, alinéa 4 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité qui dépasse une longueur de 18 m | | | 74 | | |
| <i>(Règl. g.-d. du 11 août 1996)</i> | | | | | | |
| «-02 | Défaut pour le titulaire d'un permis de conduire délivré par les autorités compétentes d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen et ayant établi sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg avant le 1 ^{er} juillet 1995, de faire transcrire ce permis de conduire en permis de conduire luxembourgeois | | 49» | | | |
| 177 | /// | | | | | |

B. Règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| 2-01 | Fait pour le conducteur d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses et dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 3.500 kg de quitter l'itinéraire de transit prescrit, lorsqu'il: – se trouve en circulation de transit entre la France et la Belgique, entre la Belgique et la France, entre la France et l'Allemagne, entre l'Allemagne et la France, entre la Belgique et l'Allemagne et entre l'Allemagne et la Belgique | | | | 250 |
| 2-02 | – entre par la route N31 pour rejoindre la France | | | | 250 |
| 2-03 | – vient de l'Allemagne, de la France ou de la Belgique et rejoint le Pôle européen de développement | | | | 250 |

C. Règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 sur les transports par route de marchandises dangereuses

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|---------------------|--|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| 35 | Défaut pour les conducteurs d'unités de transport munies de panneaux oranges, à moins d'effectuer un dépassement, d'observer par rapport aux véhicules les précédant, un intervalle d'au moins | | | | |
| -01 | – 50 m en agglomération | | | | 145 |
| -02 | – 100 m en-dehors des agglomérations | | | | 145 |
| 36 | | | | | |
| -01 | Transport d'une personne à bord d'un véhicule chargé de marchandises dangereuses, hormis l'équipage du véhicule | | | | 145 |
| 37 | | | | | |
| -01 | Défaut de serrer le frein de stationnement d'une unité de transport à l'arrêt | | | | 145 |
| 38 | | | | | |
| | Immobilisation des unités de transport et des remorques détachées qui sont chargées de marchandises dangereuses ou qui ont transporté des marchandises dangereuses sans avoir encore été nettoyées ou éventuellement dégazées, à un endroit autre | | | | |
| -01 | – que les dépôts ou les dépendances d'entreprises autorisées conformément à la loi modifiée du 10 juin 1999 relative aux établissements classés et soumises à l'obligation de désigner un conseiller à la sécurité en vertu de la loi du 24 décembre 1999 relative aux conseillers à la sécurité pour le transport par route, par rail ou par voie navigable de marchandises dangereuses | | | | 145 |
| -02 | – qu'à l'écart sur une place de parcage surveillée par un préposé désigné à ces fins qui aura été informé tant de la nature du chargement que de l'endroit où se trouve le conducteur | | | | 145 |
| (38) | | | | | |
| -03 | – qu'à l'écart sur une place de parcage publique ou privée où le véhicule est à l'abri du risque d'être endommagé par d'autres véhicules | | | | 145 |
| -04 | – qu'à l'écart sur un espace à au moins 300 m d'une agglomération et en-dehors de la chaussée | | | | 145 |
| 39 | | | | | |
| -01 | Défaut d'utilisation ou utilisation non réglementaire des signaux d'avertissement autoporteurs prescrits, lorsque le véhicule est immobilisé sur la chaussée par cas fortuit soit en un endroit interdit soit de nuit ou par mauvaise visibilité | | | | 145 |
| 40 | | | | | |
| -01 | – Défaut pour le conducteur d'un véhicule d'alerter ou de faire alerter immédiatement les services d'intervention, en cas de danger ne pouvant être maîtrisé par l'équipage | | | | 145 |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|-------------------|---|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| 41 | -02 – Défaut pour le conducteur de prendre en cas de danger les mesures prescrites par les consignes de sécurité | | | | 145 |
| 55 | -01 Défaut d'observer les dispositions particulières du chapitre 8.5 de l'Annexe B de l'ADR relative à la circulation d'une unité de transport chargée d'une matière relevant d'une classe de danger déterminée | | | | 145 |
| | -01 – Composition de l'unité de transport de plus d'une remorque/semi-remorque | | | | 145 |
| | -02 – Non conformité du véhicule aux normes d'agrément sans toutefois présenter un danger immédiat | | | | 145 |
| | -03 – Défaut dans le véhicule d'extincteurs d'incendie en état de fonctionner selon les prescriptions | | | | 145 |
| | -04 – Défaut dans le véhicule des équipements prescrits dans l'ADR ou dans les consignes écrites | | | | 145 |
| | -05 – Non respect des dates d'essai et d'inspection et des durées d'utilisation des colis, des GRV ou des grands emballages | | | | 145 |
| | -06 – Transport d'emballages contenant des colis, des GRV et de grands emballages endommagés, ou d'emballages vides, non nettoyés et endommagés | | | | 145 |
| | -07 – Transport de marchandise en colis dans un conteneur qui n'est pas structurellement en bon état | | | | 145 |
| | -08 – Fermeture non convenable de citernes | | | | 145 |
| | -09 – Transport d'un emballage combiné avec un emballage extérieur non convenablement fermé | | | | 145 |
| | -10 – Incorrection de l'étiquetage, du marquage ou du placardage | | | | 145 |
| | -11 – Absence de consignes écrites conformes à l'ADR ou présence de consignes écrites non pertinentes pour les marchandises transportées | | | | 145 |
| | -12 – Surveillance ou stationnement non convenable du véhicule | | | | 145 |
| | -13 – Taille non réglementaire des panneaux ou des étiquettes ou des lettres, chiffres ou symboles figurant sur les panneaux ou les étiquettes | | | 74 | |
| | -14 – Défaut dans les documents de transport de certaines informations différentes de celles visées au point 16 de la catégorie de risques I | | | 74 | |
| | -15 – Défaut à bord du véhicule du certificat de formation tout en admettant que d'autres éléments indiquent que le conducteur en est détenteur | | | 74 | |

D. Règlement grand-ducal modifié du 19 juillet 1997 relatif aux limitations de la circulation des poids lourds pendant les dimanches et jours fériés

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|-------------------|---|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| 1-01 | Inobservation par le conducteur d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses et dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg en provenance de la Belgique ou de l'Allemagne et en direction de la France, de l'interdiction de circuler entre 21h30 les samedis et veilles de jours fériés prévus et 21h45 les dimanches et jours fériés prévus | | | | 250 |
| 1-02 | Inobservation par le conducteur d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses et dont la masse maximale autorisée, avec ou sans remorque, dépasse 7.500 kg en provenance de la Belgique ou de la France et en direction de l'Allemagne, de l'interdiction de circuler entre 23h30 les samedis et veilles de jours fériés prévus et 21h45 les dimanches et jours fériés prévus | | | | 250 |
| 2-01 | Défaut d'autorisation ministérielle exceptionnelle de déroger à l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés prévus | | | | 250 |
| 2-02 | Défaut de pouvoir exhiber sur réquisition l'autorisation ministérielle exceptionnelle de déroger à l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés prévus | | 49 | | |
| 4-01 | Inobservation de l'interdiction de stationner ou de parquer sur la voie publique pendant la durée de l'interdiction de circuler les dimanches et jours fériés prévus | | | | 250 |
| 5-01 | Défaut de suivre l'injonction de regagner, selon le cas, le pays de provenance ou le lieu de chargement ou d'établissement du véhicule en infraction aux interdictions de circuler, de stationner ou de parquer | | | | 250 |

E. Loi du 24 février 1995 portant approbation de l'Accord relatif à la perception d'un droit d'usage pour l'utilisation de certaines routes par des véhicules utilitaires lourds, fait à Bruxelles le 9 février 1994

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| 5-01 | Défaut d'avoir payé le droit d'usage ou de disposer d'une exemption du droit d'usage | | | | 500 |

F.

I. Loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis.

II. Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis.

I. Loi du 5 juillet 2016 portant organisation des services de taxis

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|---------------------|---|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| 02 | | | | | |
| -01 | Stationnement sur un emplacement de taxi sans se trouver en permanence à la disposition des clients | | 74 | | |
| -02 | Stationnement ou placement du taxi à un endroit de la voie publique, autre qu'un emplacement de taxi, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique | | 74 | | |
| 03 | Effectuer le service des taxis sans être titulaire d'une licence d'exploitation de taxi valable | | | | 500 |
| 05 | | | | | |
| -01 | Défaut d'exhiber la licence d'exploitation de taxi sur demande des membres de la Police grand-ducale ou des fonctionnaires de l'Administration des douanes et accises | | | 145 | |
| -02 | Prise en charge de clients sur le territoire d'une zone autre que celle pour laquelle la licence d'exploitation de taxi est valable, hormis le cas de services de taxis effectués sur demande préalable dûment documentée par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique | | | | 500 |
| -03 | Stationnement ou attente à un endroit de la voie publique, en vue d'offrir ses services ou d'attendre des commandes par voie radiotéléphonique, téléphonique, écrite ou par tout autre moyen électronique sur le territoire d'une zone autre que pour laquelle la licence d'exploitation de taxi est valable | | | | 250 |
| 07 | | | | | |
| -01 | Non-titulaire d'une carte de conducteur de taxi valable | | | | 250 |
| 11 | | | | | |
| -01 | Défaut d'afficher de manière visible la carte de conducteur de taxi pendant le service | | 74 | | |
| 12 | | | | | |
| -01 | Chargement de clients à moins de 50 mètres d'un emplacement de taxi | | | 145 | |
| -02 | Refus de prendre en charge sur les emplacements de taxi un client demandant une course à courte distance | | | 145 | |
| -03 | Fait de gêner, par quelque moyen que soit, le libre choix des clients de prendre un autre taxi se trouvant sur les emplacements de taxi | | | 145 | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| -04 | Prise en charge d'individus poursuivis par la clameur publique ou par les membres de la Police grand-ducale | 24 | | 145 | |
| -05 | Recherche de clients par paroles, gestes ou pancartes | | | 145 | |
| -06 | Fait de fumer dès la prise en charge d'un ou de plusieurs clients | | | | |
| -07 | Fait de réclamer un prix supérieur à celui du tarif indiqué par le taximètre | | | | 250 |
| -08 | Mise en marche du taximètre avant la prise en charge du client | | | | 250 |
| -09 | Mise à zéro du taximètre avant que le client n'ait pu vérifier le prix dû | | | | 250 |
| -10 | Fait de mettre en compte le temps d'arrêt en cas de panne | | | | 250 |
| -11 | Fait de circuler de manière continue au même endroit afin de démarcher un client | | | 145 | |
| -12 | Fait de ne pas laisser le client lire et comparer les prix | | | 145 | |
| -13 | Fait de placer son véhicule de manière à constituer un danger ou une gêne pour les autres usagers | | 74 | | |
| -14 | Défaut de placer ou de faire avancer le taxi dans l'ordre d'arrivée des taxis sur les emplacements de taxi | | 74 | | |
| -15 | Défaut de délivrer un reçu réglementaire au client | | | 145 | |
| -16 | Défaut de conduire les clients à destination par le chemin le plus court, sauf dans le cas où le client en indique un autre | | | | 250 |
| -17 | Défaut d'assurer le fonctionnement régulier et normal du taximètre pendant toute la durée de la course | | | | 250 |
| -18 | Utiliser un véhicule autre qu'un taxi zéro émissions pour une licence d'exploitation de taxis zéro émissions | | | | 500 |
| 13 | | | | | |
| -01 | Utilisation d'un véhicule, autre qu'un taxi dans le cadre des services de taxis | | | | 500 |
| -02 | Utilisation à des fins autres que comme taxi, d'un véhicule routier équipé d'un taximètre réglementaire, d'un tableau-taxi, d'une plaque-zone-taxi ou d'un panneau lumineux «TAXI» | | | | 500 |
| -03 | Utilisation d'un taxi non muni d'un taximètre réglementaire | | | | 250 |
| -04 | d'un tableau-taxi réglementaire | | | | 250 |
| -05 | d'une plaque-zone-taxi réglementaire | | | | 250 |
| -06 | d'un panneau lumineux «TAXI» réglementaire | | | | 250 |
| -07 | Installation sur un véhicule routier, autre qu'un taxi, d'un taximètre réglementaire, d'un tableau-taxi, d'une plaque- zone-taxi ou d'un panneau lumineux «TAXI» | | | | 250 |
| -08 | Affichage de publicité lumineuse ou réfléchissante | | | 145 | |
| -09 | Affichage de publicité sur une vitre | | | 145 | |
| 15 | | | | | |
| -01 | Défaut d'utiliser le taximètre réglementaire | | | | 250 |
| -02 | Défaut d'un dispositif imprimeur opérationnel relié au taximètre | | | | 250 |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|-------------------|---|--------------------|----|-----|----|
| | | I | II | III | IV |
| 17 -01 | Défaut d'afficher de manière visible à l'intérieur du taxi les coordonnées du Ministère du développement durable et des infrastructures | | | 145 | |

II. Règlement grand-ducal du 23 juillet 2016 fixant les modalités d'application de la législation portant organisation des services de taxis

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|-------------------|---|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| 03 -01 | Non-respect après le 1 ^{er} janvier 2017, pour les véhicules faisant l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription, des normes environnementales pour l'exploitation d'un véhicule comportant moins de six places assises, hormis celle du conducteur, en tant que taxi | | | | 500 |
| -02 | Non-respect après le 1 ^{er} janvier 2021, pour les véhicules faisant l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription, des normes environnementales pour l'exploitation d'un véhicule comportant moins de six places assises, hormis celle du conducteur, en tant que taxi | | | | 500 |
| -03 | Non-respect après le 1 ^{er} janvier 2022, pour les véhicules faisant l'objet d'une licence d'exploitation de taxi nouvelle ou d'une transcription, des normes environnementales pour l'exploitation d'un véhicule comportant plus de cinq places assises, hormis celle du conducteur, en tant que taxi | | | | 500 |
| 04 -01 | Défaut d'afficher à tout moment de manière visible un tableau-taxi dans l'habitacle du taxi | | | 145 | |
| -02 | Utilisation d'un tableau-taxi non-conforme au modèle | | 74 | | |
| -03 | Défaut de remplacer un tableau-taxi volé, perdu, détruit, endommagé ou rendu autrement illisible ou inutilisable | | 74 | | |
| 05 -01 | Défaut d'apposer la plaque-zone-taxi à tout moment derrière le pare-brise côté droit du véhicule et d'être visible de l'extérieur | | | 145 | |
| -02 | Utilisation d'une plaque-zone-taxi non conforme au modèle | | 74 | | |
| -03 | Défaut de remplacer une plaque-zone taxi volée, perdue, détruite, endommagée ou rendue autrement illisible ou inutilisable ou d'en informer le ministre | | 74 | | |
| 06 -01 | Défaut d'installer le panneau-lumineux sur le toit du taxi | | | 145 | |
| -02 | Utilisation d'un panneau-lumineux non-conforme au modèle | | 74 | | |
| -03 | Défaut de remplacer un panneau-lumineux volé, perdu, détruit, endommagé ou rendu autrement illisible ou inutilisable | | 74 | | |
| 07 -01 | Défaut de tenir en permanence à bord du taxi un carnet métrologique à jour | | | 145 | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| -02 | Défaut de l'exploitant de taxi de mettre sans délai hors service tout taxi dès que le taximètre y installé ne répond plus aux exigences réglementaires ou faire remplacer, sans délai, le taximètre défectueux ou non conforme par un taximètre en état de fonctionnement et conforme | | | | 250 |
| -03 | Défaut de l'exploitant de taxi ou du chauffeur de s'assurer de l'état réglementaire des pneumatiques et tout particulièrement de la conformité de la dimension de ces pneumatiques à celles ayant servi pour déterminer le coefficient caractéristique de chaque taxi | | | | 250 |
| -04 | Défaut de l'exploitant de taxi ou du chauffeur de s'assurer de l'état réglementaire du taximètre et tout particulièrement du déclenchement du calcul du temps d'attente conformément aux modalités définies par le ministre | | | | 250 |
| 08 | | | | | |
| -01 | Défaut de scellement non réglementaire du taximètre | | | 145 | |
| -03 | Défaut de documenter le bris de scellement dûment dans le carnet métrologique, d'apposer un scellement réglementaire ou non-respect du délai de 5 jours ouvrables suivant le bris de scellement pour présenter le taximètre pour scellement à la SNCA suite à une programmation d'un changement d'un élément ou d'un paramètre ayant un effet déterminant sur le calcul du tarif | | | 145 | |
| -03 | Défaut de documenter le bris de scellement dûment dans le carnet métrologique, de notifier le bris de scellement sans délai à la SNCA ou d'apposer un scellement réglementaire pour toute autre raison technique liée au bon fonctionnement du taximètre et à la fixation du tarif | | | 145 | |
| -05 | Défaut de retourner sans délai l'original du carnet métrologique à la SNCA en cas de mise hors service définitive du taximètre | | | 145 | |
| 09 | Défaut de présentation auprès de la SNCA du taximètre: | | | | |
| -01 | lors de la première installation du taximètre dans un taxi | | | 145 | |
| -02 | lors de chaque intervention qui donne lieu soit à un changement d'un élément ou d'un paramètre ayant un effet déterminant sur le calcul du tarif du taximètre, notamment lors d'un remplacement des pneumatiques montés sur le taxi par des pneumatiques d'autres dimensions ou d'un changement du donneur d'impulsions ou un réglage de la date et de l'heure | | | 145 | |
| -03 | au plus tard une année après la dernière vérification du taximètre ou après cinq bris de scellements ininterrompus d'opérations visées à l'article 8, paragraphe 3 b) | | | 145 | |
| 10 | | | | | |
| -01 | Défaut d'une vignette réglementaire apposée sur le taximètre | | | 145 | |
| -02 | Défaut d'enlever une vignette lorsque le taximètre est désinstallé d'un taxi | | 74 | | |
| 11 | | | | | |
| -01 | Défaut d'une pellicule de scellement autocollante sur le taximètre | | | 145 | |
| 13 | | | | | |
| -01 | Défaut d'afficher de manière visible le tarif des services de taxi sur la fenêtre arrière droite du taxi | | | | 250 |
| -02 | Défaut d'utilisation du modèle d'affichage réglementaire | | | 145 | |

G. Règlement grand-ducal modifié du 31 janvier 2003 concernant la création et l'utilisation d'une carte de stationnement pour personnes handicapées

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bisde la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| -01 | - Utilisation d'une carte de stationnement non réglementaire | | | | 145 | |
| -02 | - Utilisation non réglementaire d'une carte de stationnement | | | | 145 | |

H. Règlement grand-ducal du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|----|
| | | I | II | III | IV |
| 1 | | | | | |
| -01 | Fait d'enseigner l'art de conduire sans agrément du ministre des Transports | | | 74 | |
| 5 | | | | | |
| -01 | Défaut de faire modifier sans délai l'agrément ministériel en cas de change-ment d'employeur | 24 | | | |
| -02 | Défaut de restituer sans délai l'agrément ministériel en cas de cessation des fonctions d'instructeur | 24 | | | |
| 6 | (...) ² | | | | |
| 8 | | | | | |
| -01 | Défaut pour le patron-instructeur de surveiller le travail des instructeurs occupés à son service | | | 74 | |
| -02 | Défaut d'indiquer par écrit au ministre des Transports la personne chargée de la direction effective d'une société ou d'une association dispensant l'enseignement préparatoire aux examens du permis de conduire | 24 | | | |
| 10 | | | | | |
| -01 | Fait d'enseigner l'art de conduire sans être titulaire du permis de conduire «instructeur» ou «apprenti-instructeur» valable pour la conduite du véhicule servant à l'apprentissage et à la réception de l'épreuve pratique de l'examen de conduire | | | 74 | |
| 17 | | | | | |
| -01 | Fait pour un patron-instructeur de dispenser ou de faire dispenser l'enseignement théorique sans disposer du matériel d'instruction réglementaire prescrit | | | 74 | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|-------------------------|---|--------------------|----|-----|----|
| | | I | II | III | IV |
| -02 | Fait pour un patron-instructeur de dispenser ou de faire dispenser l'enseignement pratique sur des véhicules ne répondant pas aux conditions réglementaires prescrites (...) ³ <i>(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)</i> | | | 74 | |
| «-03 | Fait pour le candidat du permis de conduire de la catégorie A1, A2 ou A de transporter sur le motocycle conduit une deuxième personne, autre que l'instructeur | | | 74» | |
| «-04» ⁴ | Fait pour un patron-instructeur de ne pas disposer d'une salle d'instruction réglementaire <i>(Règl. g.-d. du 8 décembre 2011)</i> | | | 74 | |
| «-05 | Défaut pour le candidat au permis de conduire de la catégorie A1, A2 ou A ainsi que pour l'instructeur l'accompagnant, soit comme passager, soit en le suivant sur un motocycle, de porter une veste de sécurité réglementaire | | | 74» | |
| 18 | | | | | |
| -01 | Admission d'un ensemble de candidats dans la salle d'instruction supérieure à 25 personnes | | | 74 | |
| -02 | Admission d'un nombre de candidats dans la salle d'instruction dépassant le nombre des places assises | | | 74 | |
| -03 | Défaut de présenter au ministre des Transports une convention écrite entre parties en cas d'utilisation commune des salles d'instruction par plusieurs auto-écoles | 24 | | | |
| -04 | Défaut d'autorisation individuelle du ministre des Transports au cas où l'instruction théorique n'est pas enseignée dans la salle d'instruction prescrite | | | 74 | |
| 20 | | | | | |
| -01 | Fait de dispenser l'enseignement pratique simultanément à deux ou plusieurs candidats | | | 74 | |
| 21 | | | | | |
| «-01 | Défaut pour l'instructeur ou le candidat de certifier sur le certificat d'apprentissage que l'instruction prescrite pour l'obtention de la catégorie sollicitée du permis de conduire a été accomplie (...) ¹ | 24» | | | |
| 23 | | | | | |

I. Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| 13 -01 | – Défaut d'obtempérer aux injonctions des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises dans le cadre du contrôle technique routier | | | | 145 | 2 |
| 02 | – Défaut d'exhiber aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, dans le cadre du contrôle technique routier, les documents de bord du véhicule | 24 | | | | |

J. Règlement grand-ducal du 16 avril 2003 concernant l'usage du signe distinctif particulier médecin en service

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | |
|---------------------------|---|--------------------|----|-----|----|
| | | I | II | III | IV |
| -01 | Utilisation d'un signe distinctif particulier non réglementaire | | | 74 | |
| -02 | Utilisation non réglementaire d'un signe distinctif particulier | | | 74 | |

K. Règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|---------------------------|--|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| 7 -01 | – Défaut de certificat d'immatriculation luxembourgeois pour un véhicule routier soumis à l'immatriculation au Luxembourg | | | | 145 | 2 |
| -02 | – Défaut d'une plaque rouge réglementaire valable pour un véhicule militaire en circulation, autre qu'un véhicule de l'Armée | | | 74 | | |
| -03 | – Défaut de vignette de conformité valable pour un véhicule soumis à l'immatriculation au Luxembourg sans y être soumis au contrôle technique périodique | | | | 145 | 2 |
| 10 -01 | – Défaut d'informer le ministre en charge des Transports en cas de mise en circulation d'un véhicule soumis à l'immatriculation au Luxembourg | | | | 145 | 2 |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|---|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| 13 | | | | | | |
| -01 | – Défaut d'informer la SNCA dans les formes réglementaires en cas de cession, vente, exportation, destruction, de mise hors d'usage ou de mise hors circulation temporaire d'un véhicule routier immatriculé au Luxembourg | | | 74 | | |
| -02 | – Défaut de faire inscrire dans le délai d'un mois la nouvelle adresse sur le certificat d'immatriculation dans le cadre d'un changement de résidence ou de siège social | 24 | | | | |
| 14 | | | | | | |
| -01 | – Défaut de soumettre au contrôle de conformité un véhicule qui a été modifié ou transformé conformément à l'article 4, paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques | | | | 145 | 2 |
| 17 | | | | | | |
| -01 | – Utilisation d'un véhicule routier qui ne porte pas un numéro d'identification réglementaire | 49 | | | | |
| 25 | | | | | | |
| -01 | – Défaut de plaque d'immatriculation réglementaire | | | | 74 | |
| -02 | – Usage non autorisé d'une plaque d'immatriculation | | | | 74 | |
| 27 | | | | | | |
| -01 | – Lisibilité défectueuse d'une plaque d'immatriculation ou d'identité | | 49 | | | |
| -02 | – Apposition sur une plaque d'immatriculation ou d'identité de lettres, de numéros ou de signes non autorisés | | 49 | | | |
| -03 | – Apposition sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, de lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur les plaques d'immatriculation ou d'identité | | 49 | | | |
| 29 | | | | | | |
| -01 | – Utilisation d'un véhicule qui n'est pas muni à l'arrière d'un signe distinctif national réglementaire | | 49 | | | |
| 32 | | | | | | |
| -01 | – Fixation non réglementaire d'une plaque d'immatriculation | | 49 | | | |
| 34 | | | | | | |

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| 37 | -01 – Usage non réglementaire d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ou d'un numéro de plaque rouge | | | 74 | | |
| | -01 – Usage d'un signe distinctif particulier, d'une plaque spéciale ainsi que de leurs supports, non réglementaires | | | 74 | | |
| | -02 – Lisibilité défailante d'un signe distinctif particulier ou d'une plaque spéciale | | 49 | | | |
| | -03 – Apposition sur un signe distinctif particulier ou une plaque spéciale de lettres, de numéros ou de signes non autorisés | | 49 | | | |
| | -04 – Apposition sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, de lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur les signes distinctifs particuliers ou les plaques spéciales | | 49 | | | |
| 38 | -05 – Usage abusif ou multiplication de signes distinctifs particuliers ou de plaques spéciales | | | 74 | | |
| | -01 – Défaut de remettre à la SNCA les plaques rouges, le certificat d'identification afférent, ainsi que, le cas échéant, les fiches pour la mise en circulation internationale, dans les conditions réglementaires | | | 74 | | |
| 39 | -01 – Usage de plaques rouges non réglementaires | | | 74 | | |
| | -02 – Lisibilité défailante d'une plaque rouge | | 49 | | | |
| | -03 – Apposition sur une plaque rouge de lettres, de numéros ou de signes non autorisés | | 49 | | | |
| | -04 – Apposition sur un véhicule routier ou sur les accessoires dont il est, le cas échéant, équipé, de lettres, numéros ou signes susceptibles de donner lieu à confusion avec les inscriptions devant figurer sur les plaques rouges | | 49 | | | |
| | -05 – Usage abusif ou multiplication de plaques rouges | | | 74 | | |
| 40 | -01 – Défaut d'une fiche de mise en circulation internationale réglementaire dans le cadre de l'utilisation de plaques rouges en dehors du territoire luxembourgeois | | | 74» | | |

L. Loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques

| Réf. aux articles | Nature de l'infraction | Montant de la taxe | | | | Réduction de points en vertu de l'art. 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 |
|-------------------|--|--------------------|----|-----|-----|---|
| | | I | II | III | IV | |
| 12 | | | | | | |
| -01 | Conduite ou fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré 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 | | | | 145 | 2 |
| -02 | Conduite ou fait de tolérer, comme propriétaire, détenteur ou gardien, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré 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 | | | | 145 | 2 |
| -01 | Conduite ou 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 0,8 g 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 | | | | 145 | 2 |
| -02 | Conduite ou 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 0,8 g 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 | | | | 145 | 2 |

M. Règlement grand-ducal du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes

1. Groupes d'infractions au règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement 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 et à l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR)

| Référ. | Nature de l'infraction Base juridique | Montant de la taxe | | | |
|------------|---|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| A | Equipage: | | | | |
| 01 | Non-respect de l'âge minimal des receveurs – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 5.1. – AETR: art. 5 | | | | 250 |
| B | Durées de conduite: | | | | |
| 01 | Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h - 9h<.....<10h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1. | | | | 145 |
| (B) | | | | | |
| 02 | Dépassement de la durée de conduite journalière de 9h en l'absence d'autorisation d'étendre cette durée à 10h - 10h<.....<11h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1. | | | | 250 |
| 04 | Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension - 10h< ..<11h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1. | | | | 145 |
| 05 | Dépassement de la durée de conduite journalière de 10h en cas d'octroi de l'extension - 11h<...<12h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.1. – AETR: art. 6.1. | | | | 250 |
| 07 | Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire - 56h<...<60h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1. | | | | 145 |
| 08 | Dépassement de la durée de conduite hebdomadaire - 60h<...<70h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.2. – AETR: art. 6.1. | | | | 250 |

| Référ. | Nature de l'infractionBase juridique | Montant de la taxe | | | |
|------------|---|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| 10 | Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives - 90h<...<100h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2. | | | | 145 |
| 11 | Dépassement du temps de conduite accumulé durant deux semaines consécutives - 100h<.....<112h30 – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 6.3. – AETR: art. 6.2. | | | | 250 |
| C | Pauses: | | | | |
| 01 | Dépassement de la durée de conduite ininterrompue - 4h30<...<5h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7. – AETR: art. 7. | | | | 145 |
| 02 | Dépassement de la durée de conduite ininterrompue - 5h<...<6h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 7. – AETR: art 7 | | | | 250 |
| D | Temps de repos: | | | | |
| 01 | Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée -10h<.....<11h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1. | | | | 145 |
| 02 | Temps de repos journalier inférieur à 11h si réduction non accordée -8h30<.....<10h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8 1 | | | | 250 |
| (D) | | | | | |
| 04 | Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée - 8h< ..<9h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1. | | | | 145 |
| 05 | Temps de repos journalier inférieur à 9h si réduction accordée - 7h< ..<8h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. – AETR: art. 8.1. | | | | 250 |
| 07 | Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h - 3h+(8h<...<9h) – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. | | | | 145 |
| 07a | Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h - 7h< ..<8h – AETR: art. 8 1 | | | | 145 |

| Référ. | Nature de l'infraction Base juridique | Montant de la taxe | | | |
|--------|---|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| 08 | Temps de repos journalier scindé inférieur à 3h+9h - 3h+(7h<...<8h) – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.2. | | | | 250 |
| 08a | Temps de repos journalier scindé en deux ou trois périodes dont la plus longue inférieure à 8h - 6h<...<7h – AETR: art. 8.1 | | | | 250 |
| 10 | Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage - 8h<...<9h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.5. | | | | 145 |
| 10a | Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage - 7h<...<8h – AETR: art. 8.2 | | | | 145 |
| 11 | Temps de repos journalier inférieur à 9h en cas de double équipage - 7h<...<8h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.5. | | | | 250 |
| 11a | Temps de repos journalier inférieur à 8h en cas de double équipage - 6h<...<7h – AETR: art. 8.2 | | | | 250 |
| 13 | Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h - 22h<...<24h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6 | | | | 145 |
| 13a | Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attaché du véhicule ou du chauffeur) - 33h<...<36h – AETR: art. 8.3. | | | | 145 |
| 13b | Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) - 22h<...<24h – AETR: art. 8.3. | | | | 145 |
| 14 | Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h - 20h<...<22h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6. | | | | 250 |
| 14a | Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 36h (pris au lieu d'attaché du véhicule ou du chauffeur) - 30h<...<33h – AETR: art. 8.3. | | | | 250 |
| 14b | Temps de repos hebdomadaire réduit de moins de 24h (pris à tout autre lieu) - 20h<...<22h – AETR: art. 8.3. | | | | 250 |
| 16 | Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée - 42h<...<45h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3. | | | | 145 |
| 17 | Temps de repos hebdomadaire inférieur à 45h si réduction non accordée - 36h<...<42h – Règlement (CE) n° 561/2006: art. 8.6. – AETR: art. 8.3. | | | | 250 |

2. Groupes d'infractions au règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle 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)

| Référ. | Nature de l'infractionBase juridique | Montant de la taxe | | | |
|----------|---|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| G | Utilisation de l'appareil de contrôle, de la carte de conducteur ou de la feuille d'enregistrement: | | | | |
| 03 | Nombre insuffisant de feuilles d'enregistrement à bord – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe | | | | 250 |
| 04 | Modèle non homologué de feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe | | | | 250 |
| 05 | Pas suffisamment de papier à bord pour les sorties imprimées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 14.1. – AETR: art. 11.1. de l'annexe | | | | 145 |
| 11 | Utilisation de feuilles ou de cartes de conducteur souillées ou endommagées; données lisibles – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe | | | | 145 |
| 13 | Le remplacement de la carte de conducteur endommagée, fonctionnant mal, perdue ou volée n'a pas été demandé dans les 7 jours de calendrier – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.1. – AETR: art. 12.1. de l'annexe | | | | 250 |
| 16 | Retrait non autorisé de feuilles ou de carte de conducteur sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe | | | | 145 |
| 17 | Feuille d'enregistrement ou carte de conducteur utilisée pour couvrir une période plus longue que celle pour laquelle elle est conçue, mais sans perte de données – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe | | | | 145 |
| 19a | Pas de saisie manuelle alors qu'elle est requise, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.2. – AETR: art. 12.2. de l'annexe | | | | 145 |
| 21 | Le marquage horaire sur la feuille ne correspond pas à l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe | | | | 250 |

| Référ. | Nature de l'infraction Base juridique | Montant de la taxe | | | |
|----------|--|--------------------|----|-----|-----|
| | | I | II | III | IV |
| 22a | Mauvaise utilisation du dispositif de commutation, sans effet sur les données enregistrées – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.3. – AETR: art. 12.3. de l'annexe | | | | 145 |
| H | Indications à saisir: | | | | |
| 03 | Pas de date de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe | | | | 250 |
| 04 | Pas de lieu de début ou de fin d'utilisation de la feuille – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe | | | | 145 |
| 05 | Pas de numéro d'immatriculation sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe | | | | 250 |
| 06 | Pas de relevé du compteur (début) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe | | | | 250 |
| 07 | Pas de relevé du compteur (fin) sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe | | | | 250 |
| 08 | Pas d'heure de changement de véhicule sur la feuille d'enregistrement – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5. – AETR: art. 12.5. de l'annexe | | | | 145 |
| 09 | Symbole du pays non introduit dans l'appareil de contrôle – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 15.5bis. – AETR: art. 12.5bis. de l'annexe | | | | 145 |
| K | Panne: | | | | |
| 02 | Pas réparée en cours de route – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.1. – AETR: art. 13.1. de l'annexe | | | | 250 |
| L | Saisie manuelle sur les sorties imprimées: | | | | |
| 03 | Pas de signature sur la feuille provisoire – Règlement (CEE) n° 3821/85: art. 16.2. – AETR: art. 13.2. de l'annexe | | | | 250 |

N. Règlement grand-ducal du 28 juillet 2014 concernant la circulation sur les autoroutes des véhicules à moteur, avec ou sans remorque, dépassant les dimensions et masses maximales autorisées

| Référ. aux articles | Nature de l'infraction Base juridique | Montant de la taxe | | | |
|-----------------------|---|--------------------|----|-----|------------|
| | | I | II | III | IV |
| 2 - 01 - 02 | Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de l'interdiction de circuler sur les autoroutes, sauf autorisation ministérielle individuelle dérogatoire: – du lundi au jeudi de 07.00 à 09.00 h et de 16.30 à 19.00 h – les vendredis et veilles de jours fériés légaux de 07.00 à 09.00 h et de 13.30 à 19.00 h | | | | 250 250 |
| 3 | Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de l'interdiction de circuler sur les autoroutes en cas de verglas, de neige tassée, de neige fondante, de plaques de glace ou de givre ou lorsque les conditions de visibilité sont réduites en raison des conditions atmosphériques ou météorologiques à moins de 200 m | | | | 145 |
| 4 | Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de la limite de vitesse de 70 km/h sur les autoroutes | | | | 145 |
| 5 | Inobservation par le conducteur d'un véhicule à moteur, avec ou sans remorque, autorisé par le ministre ayant les transports dans ses attributions à dépasser les dimensions et masses maximales autorisées, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, de l'obligation d'une escorte de la Police grand-ducale, lorsqu'au moins une des valeurs maximales suivantes est dépassée: – largeur: 4,00 m – longueur: 35,00 m – hauteur: 4,50 m – poids en charge: 100,00 t. | | | | 250» |

ANNEXE II-4

Grand-Duché de Luxembourg

....., le



(*) N°

ÉTAT DES FRAIS D'ENLEVEMENT ET DE GARDE D'UN VÉHICULE

| VÉHICULE | |
|---|--|
| Genre et marque | |
| Couleur | |
| Plaque d'immatriculation | |
| No PV ou no AT | |
| PROPRIÉTAIRE / CONDUCTEUR / TITULAIRE DU CERTIFICAT D'IMMATRICULATION | |
| Nom | |
| Prénom | |
| Date de naissance | |
| Lieu de naissance | |
| Code postal / domicile / pays | |
| Rue et no | |
| No carte d'identité / permis de conduire | |

| FRAIS D'ENLÈVEMENT | | |
|-------------------------------------|-----------------------|-----------------|
| Catégorie | ≤ 3.500 kg | > 3.500 kg (**) |
| Total des frais d'enlèvement | | |
| FRAIS DE GARDE | | |
| | Entrée | Sortie |
| Date et heure | Date et heure | |
| Frais de garde: | Taxe pour 12 heures | |
| | Périodes de 12 heures | |
| Total des frais de garde | | |
| TOTAL DES FRAIS | | |

Reçu la somme de..... - /
(en toutes lettres)

.....
(Fourrière / Unité) (Grade, nom, prénom du fonctionnaire)

.....
(Signature)

N.B.: (*) No de la réquisition resp. de l'accusé de réception
(**) biffer ce qui ne convient pas

Somme versée le
N° de dépôt

.....
Nom, prénom et grade du fonctionnaire

Version coordonnée

Du projet de règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011

Concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

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

Vu la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

Vu la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules;

Vu les avis de la Chambre des Métiers, de la Chambre de Commerce, de la Chambre d'Agriculture, de la Chambre des Fonctionnaires et employés publics et de la Chambre des Salariés ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons

Règlement grand-ducal du 16 juin 2011

- a) **concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions 1) du règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement 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 et 2) du règlement (CEE) n° 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, et**
- b) **modifiant 1) le règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) n° 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres, 2) le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points et 3) règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs,**

Chapitre 1^{er}. - Compétences, principes et champ d'application

Art. 1^{er}.

1. L'autorité compétente au sens du règlement (CE) n^o 561/2006 du Parlement 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^o 3821/85 et (CE) n^o 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) n^o 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) n^o 3821/85 modifié du Conseil des Communautés Européennes du 20 décembre 1985, concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, est pour le Grand-Duché de Luxembourg le ministre qui a les transports dans ses attributions, désigné ci-après par le ministre.

2. En application de l'article 14 du règlement (CE) no 561/2006 précité, le ministre peut accorder une dérogation aux articles 6 à 9 du règlement (CE) no 561/2006 précité pour des transports effectués dans des circonstances exceptionnelles.

L'autorisation de dérogation doit mentionner obligatoirement les circonstances exceptionnelles, les catégories de véhicules visées et la période pour laquelle la dérogation est accordée.

En vertu de l'article 3, paragraphe 3, du règlement (CEE) no 3821/85 précité, l'autorisation de dérogation peut prévoir que les transports visés peuvent être effectués au moyen de véhicules qui ne sont pas équipés d'un tachygraphe ou que le tachygraphe ne doit pas être utilisé.

L'autorisation de dérogation ne peut entrer en vigueur qu'après avoir été approuvée par la Commission européenne, sauf en cas d'urgence dans quel cas l'urgence doit obligatoirement être mentionnée dans l'autorisation de dérogation dont la durée ne peut alors dépasser trente jours.

Art. 2.

Outre les véhicules visés par le premier paragraphe de l'article 3, les véhicules visés par l'obligation d'installer et d'utiliser un appareil de contrôle, désigné ci-après par tachygraphe, sont ceux mentionnés à l'article 3, paragraphe 1, du règlement (CEE) no 3821/85 précité ainsi que ceux effectuant des transports internationaux en conformité avec les dispositions de l'Accord européen relatif au travail des équipages des véhicules effectuant des transports internationaux par route (AETR) en date, à Genève, du 1er juillet 1970 tel qu'approuvé par la loi du 6 mai 1974.

Le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I du règlement (CEE) no 3821/85 précité est désigné ci-après tachygraphe analogique et le tachygraphe répondant aux dispositions de l'annexe I B de ce règlement est désigné ci-après tachygraphe numérique.

Les véhicules visés au premier alinéa et immatriculés pour la première fois avant le 1er mai 2006 doivent être équipés soit d'un tachygraphe analogique, soit d'un tachygraphe numérique; ceux immatriculés pour la première fois à partir du 1^{er} mai 2006 doivent être équipés d'un tachygraphe numérique.

Tout tachygraphe doit être étalonné et vérifié conformément au règlement (CEE) no 3821/85 précité. Cette obligation vaut également pour les véhicules non visés par le premier alinéa, pour autant qu'ils sont équipés d'un tachygraphe.

L'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire conformément aux dispositions des règlements (CE) no 561/2006 et (CEE) no 3821/85 précités ainsi que du présent règlement.

Par dérogation à l'alinéa précédent, pour tout transport effectué sous le couvert de l'AETR précité, l'utilisation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphes doit se faire selon les dispositions de l'AETR.

~~Ces obligations d'utilisation engagent tant le conducteur que le propriétaire ou détenteur du véhicule.~~

Ces obligations d'utilisation engagent tant le conducteur que le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule.

Les feuilles d'enregistrement et le papier en continu doivent correspondre respectivement à l'annexe I ou à l'annexe IB du règlement (CEE) no 3821/85 précité.

Art. 3.

1. En application de l'article 3, paragraphe 5, du 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, les autobus et autocars doivent être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Le tachygraphe doit être utilisé, sauf en cas de transports visés par le paragraphe 2.

Les articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité sont applicables.

2. Par dérogation au paragraphe précédent, sont applicables les dispositions ci-après pour les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres.

Les conducteurs de véhicules affectés au transport de voyageurs par des services réguliers dont le parcours de la ligne ne dépasse pas 50 kilomètres doivent respecter les dispositions prévues aux articles 6 à 9 et 12 du règlement (CE) n° 561/2006 précité avec les dérogations suivantes, les définitions de l'article 4 de ce règlement étant d'application :

- a) les pauses prévues à l'horaire de service doivent être d'au moins huit minutes ;
- b) l'ensemble de ces pauses doit évaluer au moins un sixième de la durée de conduite journalière prévue par l'horaire de service ;
- c) en cas de conduite ininterrompue de quatre heures et demie, le conducteur doit prendre une pause d'au moins quarante-cinq minutes.

Aux fins de ce qui précède, l'entreprise de transport établit un horaire de service pour chaque conducteur indiquant le nom, le point d'attache, les lignes à conduire, les véhicules prévus, les périodes de conduite, les autres tâches, les pauses et les moments de disponibilité.

Chaque conducteur est porteur d'une copie de ses horaires de service couvrant au moins la journée en cours et les vingt- huit jours précédents.

L'entreprise de transport conserve les horaires de service pendant au moins deux ans, classés par conducteur. La conservation peut se faire de façon électronique. Elle présente et remet les horaires de service aux agents de contrôle sur simple demande.

L'entreprise de transport organise le travail des conducteurs visés au présent paragraphe de manière qu'ils puissent se conformer aux prescriptions énoncées ci-avant.

Par dérogation à ce qui précède, l'entreprise de transport n'a pas besoin d'établir et de conserver des horaires de services si

- elle organise le travail de ses conducteurs selon les articles 6 à 9 du règlement (CE) n° 561/2006 précité,
- elle n'utilise que des véhicules équipés d'un tachygraphe, et
- ses chauffeurs utilisent les tachygraphes conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 3821/85 précité et du présent règlement.

L'article 12 du présent règlement est applicable dans ce cas.

3. En application de l'article 13 du règlement (CE) n° 561/2006 précité, les articles 6 à 9 de ce même règlement ne sont pas applicables aux transports nationaux effectués par les véhicules suivants :

- d) tracteurs agricoles ou forestiers utilisés pour des activités agricoles ou forestières, dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu de l'établissement de l'entreprise qui est propriétaire du véhicule, qui le loue ou le prend en leasing ;
- e) véhicules ou combinaison de véhicules d'une masse maximale admissible n'excédant pas 7,5 tonnes utilisés par des prestataires du service universel tels que définis à l'article 2, point 13), de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service pour livrer des envois dans le cadre du service universel.
- f) Ces véhicules ne doivent être utilisés que dans un rayon de 100 kilomètres autour du lieu d'établissement de l'entreprise et à condition que la conduite du véhicule ne constitue pas l'activité principale du conducteur ;
- g) véhicules utilisés pour des cours et des examens de conduite préparant à l'obtention du permis de conduire ou d'un certificat d'aptitude professionnelle pour autant qu'ils ne soient pas utilisés pour le transport de marchandises ou de voyageurs à des fins commerciales ;
- h) véhicules utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, à l'entretien et à la surveillance de la voirie, à la collecte et l'élimination en porte-à-porte des déchets ménagers, aux services du télégraphe et du téléphone, à la radio et à la télédiffusion, et à la détection des postes émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision ;
- i) véhicules spécialisés transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines ;
- j) véhicules utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail ;
- k) véhicules utilisés pour le transport d'animaux vivants des fermes aux marchés locaux et vice-versa, ou des marchés aux abattoirs locaux dans un rayon d'au plus 100 kilomètres.

En application de l'article 3, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 165/2014 précité, les véhicules cités sous a), b), d), e), f) et g) à l'alinéa précédent ne doivent pas être équipés d'un tachygraphe lorsqu'ils effectuent des transports nationaux au Luxembourg.

Art. 4.

La « Société nationale de circulation automobile », désignée ci-après par le sigle « SNCA », est chargée de l'émission et de la délivrance des cartes de tachygraphe définies à l'article 7. Cette tâche comporte notamment:

- a) la vérification fiable et sans équivoque de l'identité du titulaire de chaque carte;
- b) l'émission, le renouvellement, le remplacement et l'échange de cartes;
- c) la personnalisation des cartes, la génération de leurs certificats électroniques et l'intégration sécurisée de ceux-ci dans les cartes;
- d) la mise à jour de la base de données des cartes délivrées, de leurs titulaires et de leurs certificats électroniques;
- e) la délivrance sécurisée des cartes et, le cas échéant, du code d'identification personnel requis pour l'accès à la carte;
- f) l'échange des informations inhérentes à l'émission, au renouvellement, au remplacement et à l'échange des cartes avec les autorités compétentes étrangères, y inclus les informations relatives aux déclarations de perte, de vol ou de mauvais fonctionnement de cartes émises soit par la « SNCA », soit par des autorités étrangères;
- g) la définition et la publication des lignes de conduite applicables au processus de génération des certificats électroniques, en accord avec les lignes de conduites émises, sous la responsabilité de la Commission Européenne, par l'organisme de certification européen.

Les tâches désignées sous c) sont susceptibles d'être sous-traitées.

Les données à fournir suivant les dispositions des articles 8 à 11 en vue de l'obtention au Grand-Duché de Luxembourg des cartes de tachygraphe dont question à l'article 7 sont traitées et enregistrées notamment sous forme électronique par la « SNCA » et tenues à la disposition de l'Administration des douanes et accises, de la Police grand-ducale, de l'Inspection du travail et des mines ainsi que des autorités compétentes de délivrance et de contrôle routier des autres Etats membres de l'Espace Economique Européen, de la Suisse ainsi que de ceux étant partie à l'AETR précité.

Art. 5.

1. En vue de leur agrément par le ministre, l'Administration des douanes et accises procède à la vérification de la conformité des ateliers de tachygraphe conformément aux dispositions de l'annexe I . Au cas où elle le juge nécessaire, elle peut avoir recours à des experts externes.

La décision du ministre sur l'agrément d'un atelier de tachygraphe intervient après instruction de la demande afférente par l'Administration des douanes et accises.

Le ministre attribue à chaque atelier agréé une marque particulière, à apposer sur les scellements que l'atelier en question effectuera sur des installations de tachygraphes. La marque est constituée par la lettre latine « L », suivie d'un numéro d'ordre composé de trois chiffres arabes.

2. L'Administration des douanes et accises est chargée de la surveillance de l'activité des ateliers de tachygraphes agréés. Dans ce contexte, elle procède à au moins un audit par année de chacun de ces ateliers et elle adresse au ministre un rapport sur les audits effectués.

Tout manquement d'un atelier agréé aux dispositions en vigueur qui lui sont applicables peut entraîner le retrait temporaire ou définitif par le ministre de l'agrément de l'atelier ou de la carte de tachygraphe du technicien responsable du manquement en question.

3. Seuls les ateliers agréés suivant les dispositions de l'annexe du présent règlement sont autorisés à effectuer les opérations liées à l'installation, l'activation, l'étalonnage, la vérification, la réparation et la mise hors service des tachygraphes.

Art. 6.

La Société Nationale de Certification et d'Homologation, désignée ci-après par le sigle SNCH, est chargée des travaux d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe prévus à l'article 5 du règlement (CEE) no 3821/85 précité. A cette fin, elle procède ou fait procéder aux essais et constatations requis, tout en prenant, en cas de besoin, recours à des organismes spécialisés agréés à ces fins, sur sa proposition, par le ministre en raison de leur compétence en matière d'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement ou des cartes de tachygraphes précités.

Les modalités applicables à l'homologation des tachygraphes, des feuilles d'enregistrement, du papier en continu et des cartes de tachygraphe sont celles visées par les dispositions du règlement grand-ducal modifié du 3 février 1998 portant exécution de Directives des C. E. relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des tracteurs agricoles et forestiers à roues.

Chapitre 2.- Les cartes de tachygraphe

Art. 7.

Les cartes de tachygraphe requises en relation avec la mise en service et l'utilisation de tachygraphes numériques comportent les quatre modèles suivants:

- la carte de conducteur;
- la carte d'entreprise;
- la carte de contrôle;
- la carte d'atelier.

Tout conducteur soumis à l'obligation d'utiliser un tachygraphe numérique doit être titulaire d'une carte de conducteur. Nul conducteur ne peut détenir plus d'une telle carte en cours de validité.

~~Tout propriétaire ou détenteur d'au moins un véhicule soumis à l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe numérique doit être titulaire d'au moins une carte d'entreprise. Lorsqu'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est donné en location, l'obligation de détenir une carte d'entreprise engage tant le propriétaire ou détenteur du véhicule que son locataire.~~

Tout propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation d'au moins un véhicule soumis à l'obligation d'être équipé d'un tachygraphe numérique doit être titulaire d'au moins une carte d'entreprise. Lorsqu'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est donné en location, l'obligation de détenir une carte d'entreprise engage tant le propriétaire ou le détenteur que le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule que son locataire.

La carte de contrôle est réservée aux fonctionnaires de la Police grand-ducale et de l'Administration des douanes et accises ainsi qu'aux fonctionnaires et agents de l'Inspection du travail et des mines.

La carte d'atelier n'est délivrée qu'aux ateliers agréés ainsi qu'à la SNCA.

Toute carte de tachygraphe porte notamment les dates de début et d'échéance de sa validité, un numéro d'ordre ainsi que les noms et prénoms, la photographie et la signature du titulaire. Pour la carte d'entreprise, les coordonnées personnelles et la photographie du titulaire sont remplacées par le nom et l'adresse de l'entreprise ou de l'organisme titulaire de la carte en question.

À l'exception des cartes de contrôle, la délivrance des cartes de tachygraphe à leurs titulaires est conditionnée par le paiement préalable d'une taxe de mise à disposition de 74 euros, à percevoir par la « SNCA ». Les modes de paiement sont fixés par le ministre.

Toute demande en obtention d'une carte de tachygraphe, accompagnée des pièces requises, doit être adressée à la « SNCA », soit sous pli recommandé, soit par remise en mains propres contre accusé de réception.

La première délivrance de toute carte de tachygraphe personnalisée requiert l'identification préalable et sans équivoque de son titulaire.

Des cartes de tachygraphe peuvent également être délivrées aux fabricants de tachygraphes numériques établis dans un Etat membre de l'Espace Economique Européen ou en Suisse. La demande doit mentionner les nom et adresse du fabricant et être appuyée par une copie certifiée conforme à l'original d'un document d'identité du mandataire du fabricant ainsi que d'un extrait du Registre du Commerce ou, s'il s'agit d'un fabricant étranger, d'un document en tenant lieu.

Les cartes de tachygraphe délivrées à des fabricants de tachygraphes ne peuvent être utilisées que pour des essais techniques. Les données administratives utilisées pour l'établissement de ces cartes sont fournies par les fabricants de tachygraphes sous leur responsabilité et peuvent être des données fictives. Par dérogation à l'alinéa 7, la taxe de mise à disposition de toute carte délivrée à un fabricant de tachygraphe est basée sur le coût de revient de cette carte.

Art. 8.

1. En vue de l'obtention d'une carte de conducteur, l'intéressé est tenu de présenter à la « SNCA » une demande portant sa signature et indiquant notamment ses noms et prénoms, le lieu et la date de sa naissance ainsi que le lieu de sa résidence normale.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

- 1) une copie d'un document d'identité du requérant, en cours de validité;
- 2) une copie du permis de conduire du requérant, valable pour la conduite d'un véhicule tombant sous l'application du présent règlement;
- 3) une déclaration de l'intéressé attestant qu'il n'est pas encore ni déjà titulaire d'une carte de conducteur en cours de validité, ayant été émise par une autorité étrangère;
- 4) deux photographies récentes identiques, établies sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête de l'intéressé - prise de face devant un fond clair - ayant au moins 20 mm de hauteur;
- 5) un certificat de résidence datant de moins d'un mois, attestant que l'intéressé a sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg.

La durée de validité maximale d'une carte de conducteur est de cinq ans.

2. Une carte de conducteur peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le titulaire d'en présenter la demande au moins 15 jours ouvrables avant l'expiration de la carte à la « SNCA », accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte de conducteur intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la « SNCA », de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

Le titulaire doit conserver l'ancienne carte pendant au moins un mois après son expiration. Il est par ailleurs tenu de décharger les données y mémorisées suivant les modalités du paragraphe 1 de l'article 12 du présent règlement.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de conducteur peut être remplacée. Dans le cas de perte ou de vol, le titulaire est obligé de déclarer immédiatement cette perte ou ce vol aussi bien à une autorité compétente du pays où la perte ou le vol ont été constatés qu'à la « SNCA » à laquelle il doit présenter par ailleurs dans les sept jours de calendrier, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif du remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la « SNCA » peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de conducteur se fait selon les modalités du paragraphe 2. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, le titulaire de la carte n'est pas tenu par l'obligation de décharger les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Si la carte à remplacer a été établie par une autorité compétente étrangère, il est procédé selon les modalités du paragraphe 1.

4. Une carte de conducteur peut être échangée à la demande de son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de conducteur peut également être échangée à la demande de son titulaire lorsqu'elle a été émise par une autorité compétente étrangère et que le titulaire a transféré sa résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg. En vue de cet échange, les conditions du paragraphe 1 sont applicables et la carte est délivrée contre remise de la carte à échanger.

Art. 9.

1. En vue de l'obtention d'une carte d'entreprise, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme intéressé est tenu de présenter à la « SNCA » une demande dûment signée et indiquant le nom et le numéro d'identité national de l'entreprise ou de l'organisme.

La demande doit être appuyée par une copie d'un document d'identité du mandataire de l'entreprise ou de l'organisme, en cours de validité.

La durée de validité maximale d'une carte d'entreprise est de cinq ans.

2. Une carte d'entreprise peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'au plus cinq ans, à condition pour le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire d'en présenter la demande à la « SNCA », accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement d'une carte d'entreprise intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la « SNCA », de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement, de mauvais fonctionnement ou de modification de données administratives, une carte d'entreprise peut également être renouvelée selon les modalités du paragraphe 2. Dans ce cas, le mandataire de l'entreprise ou de l'organisme titulaire concerné est obligé de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de renouvellement sollicité ainsi que, le cas échéant, la carte endommagée ou à échanger. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement d'une carte, la « SNCA » peut, le cas échéant, demander à l'entreprise ou l'organisme titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Art. 10.

1. En vue de l'obtention d'une carte de contrôle, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail et des mines est tenu de présenter à la « SNCA » une demande indiquant les noms, prénoms et fonctions des candidats-titulaires retenus à cet effet et accompagnée pour chaque candidat-titulaire d'un spécimen de sa signature ainsi que d'une photographie récente, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire - prise de face devant un fond clair - ayant au moins 20 mm de hauteur.

La durée de validité maximale d'une carte de contrôle est de cinq ans.

2. Une carte de contrôle peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs de cinq ans, à condition pour l'administration concernée d'en présenter la demande à la « SNCA » selon les modalités du premier alinéa du paragraphe 1.

Le renouvellement de la carte de contrôle intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la « SNCA », de la demande conforme aux exigences du premier alinéa.

3. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte de contrôle peut être remplacée. Dans ce cas, le directeur général de la Police grand-ducale, le directeur de l'Administration des douanes et accises ou le directeur de l'Inspection du travail et des mines est obligé de présenter, ensemble avec la demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la « SNCA » peut, le cas échéant, demander au directeur général de la Police grand-ducale, au directeur de l'Administration des douanes et accises ou au directeur de l'Inspection du travail et des mines des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le remplacement d'une carte de contrôle se fait selon les modalités du paragraphe 2.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse. Si en application de cette disposition la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 2.

4. Une carte de contrôle peut être échangée à la demande de l'administration concernée, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 3.

5. La cessation des fonctions donnant droit à une carte de contrôle comporte l'obligation pour son titulaire de restituer la carte sans délai au directeur de l'administration dont il dépend ou dont il a dépendu, ledit directeur devant restituer la carte sans délai à la « SNCA ».

Art. 11.

1. Les cartes d'atelier sont uniquement délivrées aux ateliers agréés conformément à l'annexe IB du règlement (CEE) no 3821/85 précité et qui, sauf dans des cas dûment motivés, ne sont pas éligibles pour une carte d'entreprise ou dont les autres activités professionnelles ne sont pas de nature à compromettre la sécurité globale du système.

2. En vue de l'obtention d'une carte d'atelier, le mandataire de l'atelier agréé intéressé est tenu de présenter à la « SNCA » une demande dûment signée, indiquant le nom et l'adresse de l'atelier ainsi que les noms et prénoms et le lieu et la date de naissance du candidat-titulaire à l'obtention de la carte, ce dernier devant justifier de la qualification technique requise en vertu du règlement (CEE) no 3821/85 précité.

La demande doit être appuyée par les éléments suivants:

- 1) une copie d'un document d'identité du candidat-titulaire, en cours de validité;
- 2) un document attestant les relations professionnelles entre l'atelier et le candidat-titulaire;
- 3) une photographie récente du candidat-titulaire, établie sur papier souple, d'une largeur de 35 mm et d'une hauteur de 45 mm, la tête du candidat-titulaire - prise de face devant un fond clair - ayant au moins 20 mm de hauteur;
- 4) une attestation, datant de moins de 24 mois, relative à la participation du candidat-titulaire avec succès à un cours de formation technique
- 5) d'au moins cinq jours auprès d'un fabricant de tachygraphes.

La durée de validité maximale d'une carte d'atelier est d'un an.

3. Une carte d'atelier peut être renouvelée pour des nouveaux termes consécutifs d'un an, à condition pour l'atelier agréé d'en présenter la demande à la « SNCA », accompagnée des éléments prévus au deuxième alinéa du paragraphe 2. Dans le cas d'un mauvais fonctionnement de la carte, la « SNCA » peut, le cas échéant, demander au titulaire des informations écrites sur le mauvais fonctionnement lors du remplacement de la carte.

Le renouvellement de la carte d'atelier intervient dans les cinq jours ouvrables suivant la réception, par la « SNCA », de la demande conforme aux exigences du premier alinéa et de la taxe prévue à l'article 7. La nouvelle carte est délivrée contre remise de celle venant à échéance, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de cette carte étant par ailleurs tenu de décharger et de conserver les données y mémorisées suivant les modalités des paragraphes 2 et 6 de l'article 12 du présent règlement.

4. En cas de perte, de vol, d'endommagement ou de mauvais fonctionnement, une carte d'atelier peut être remplacée. Dans ce cas, le titulaire est obligé de présenter, ensemble avec sa demande de remplacement, une déclaration par laquelle il atteste le motif de remplacement sollicité.

5. Le remplacement d'une carte d'atelier se fait selon les modalités du paragraphe 3. Toutefois, lorsque la carte a été volée ou perdue ou que son état défectueux ne le permet plus, l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire n'est pas tenu par l'obligation de décharger et de conserver les données mémorisées sur la carte.

Une carte de remplacement a la même échéance que la carte perdue, volée, endommagée ou défectueuse qu'elle remplace. Si en application de cette disposition, la carte à remplacer a une durée de validité résiduelle inférieure à deux mois, elle est renouvelée selon les modalités du paragraphe 3.

6. La carte d'atelier peut être échangée à la demande de l'atelier ayant l'autorité sur son titulaire, lorsqu'une des données administratives de la carte est modifiée. L'échange a lieu selon les modalités du paragraphe 4.

7. La cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire d'une carte d'atelier comporte l'obligation pour l'atelier concerné de restituer la carte sans délai à la « SNCA ».

Chapitre 3. La manipulation des données enregistrées

Art. 12.

1. Tout titulaire d'une carte de conducteur doit télécharger les données enregistrées sur sa carte au plus tard tous les 28 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues et les transmettre à l'entreprise ou aux entreprises pour compte de laquelle ou desquelles il a effectué des transports depuis le dernier téléchargement de la mémoire de sa carte.

2. Les données mémorisées sur une carte d'atelier doivent être téléchargées régulièrement par l'atelier ayant l'autorité sur le titulaire de la carte et au plus tard avant la remise de celle-ci à la « SNCA » soit en vu du renouvellement ou de l'échange de la carte, soit comme suite à la cessation des relations professionnelles entre l'atelier et le titulaire de la carte.

3. ~~Les données enregistrées dans la mémoire d'un tachygraphe numérique doivent être téléchargées au plus tard tous les 90 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues par le propriétaire ou le détenteur du véhicule qui en est équipé.~~ Les données enregistrées dans la mémoire d'un tachygraphe numérique doivent être téléchargées au plus tard tous les 90 jours ou avant que celles-ci ne soient perdues par le propriétaire, le détenteur ou le titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule qui en est équipé. Le locataire d'un véhicule équipé d'un tachygraphe numérique est en droit de récupérer les données qui ont été enregistrées par ce tachygraphe pendant le temps que le véhicule s'est trouvé à sa disposition.

4. Au cas où un tachygraphe numérique est mis hors service, soit de façon définitive, soit pour être utilisé sur un autre véhicule, les données enregistrées dans la mémoire de ce tachygraphe doivent être téléchargées par l'atelier procédant à ladite mise hors service. ~~Cet atelier doit en outre faire tenir les données téléchargées, selon le cas, soit au propriétaire ou détenteur, soit au locataire du véhicule sur lequel le tachygraphe en question était monté. Il en est de même en cas de réparation d'un tachygraphe de nature à effacer les enregistrements qui y sont stockés.~~ Cet atelier doit en outre faire tenir les données téléchargées, selon le cas, soit au propriétaire ou détenteur, soit au titulaire du certificat

d'immatriculation, soit au locataire du véhicule sur lequel le tachygraphe en question était monté. Il en est de même en cas de réparation d'un tachygraphe de nature à effacer les enregistrements qui y sont stockés.

~~5. Lorsque la défaillance d'un tachygraphe numérique ne permet plus le téléchargement des données, l'atelier agréé étant intervenu sur ce tachygraphe doit délivrer soit au propriétaire ou détenteur, soit au locataire du véhicule concerné, un certificat correspondant au modèle reproduit à l'annexe au présent règlement et attestant l'état de choses visé ci-avant.~~

5. Lorsque la défaillance d'un tachygraphe numérique ne permet plus le téléchargement des données, l'atelier agréé étant intervenu sur ce tachygraphe doit délivrer soit au propriétaire ou détenteur, soit au titulaire du certificat d'immatriculation, soit au locataire du véhicule concerné, un certificat correspondant au modèle reproduit à l'annexe au présent règlement et attestant l'état de choses visé ci-avant.

6. Les entreprises doivent garder les données des cartes de conducteur qui leur ont été transmises pendant au moins deux ans et elles sont tenues de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

Les ateliers agréés doivent conserver les données téléchargées de cartes d'atelier pendant au moins deux ans et ils sont tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

~~Les données téléchargées d'un tachygraphe numérique doivent être gardées au moins pour la durée de deux ans soit par le propriétaire ou détenteur, soit par le locataire du véhicule afférent, ceux-ci étant par ailleurs tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.~~

Les données téléchargées d'un tachygraphe numérique doivent être gardées au moins pour la durée de deux ans soit par le propriétaire ou détenteur, soit par titulaire du certificat d'immatriculation, soit par le locataire du véhicule afférent, ceux-ci étant par ailleurs tenus de communiquer ces données sans délai sur réquisition des agents de contrôle.

7. Tout téléchargement en vertu des dispositions des paragraphes 1 à 6 doit être effectué de manière à préserver l'authenticité des données et, le cas échéant, des signatures électroniques afférentes.

Chapitre 4.- Dispositions finales

Art. 13.

1. Les infractions aux dispositions prévues aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 16 et 20 paragraphe 3 du règlement (CE) no 561/2006 précité, aux articles 1^{er}, 3 alinéa 1, 12, 13, 14, 15, 16 et aux annexes I, IB et II du règlement (CEE) no 3821/85 précité, aux articles 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11 de l'AETR précité, aux articles 9, 10, 11, 12, 13, 14 et aux appendices 1, 1B et 2 de l'annexe de l'AETR précité ainsi qu'aux articles 2, 3, 5, 7 et 12 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à cinq ans et d'une amende de 251 euros à 25 .000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions énumérées à l'annexe II du présent règlement qui sont punies d'une amende de 145 à 250 euros.

De même, la mise à disposition d'une carte de conducteur à une tierce personne est punie des peines prévues à l'alinéa premier.

2. Les sanctions prévues au paragraphe 1 sont également applicables aux infractions commises sur le territoire d'un autre Etat membre de l'Union européenne ou d'un pays tiers et constatées sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg.

Au cas où l'entreprise ou le conducteur ayant commis l'infraction prévue à l'alinéa précédent prouve que cette infraction a déjà été sanctionnée ou qu'une procédure a été ouverte, aucune sanction n'est appliquée.

3. Pour toute infraction constatée sur le territoire luxembourgeois, les agents de contrôle fournissent au conducteur une preuve écrite.

4. Il est interdit au conducteur de reprendre la conduite tant qu'il n'est pas en mesure de respecter les dispositions ci-avant.

Art. 14.

A l'article 20 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs il est ajouté un troisième alinéa libellé comme suit:

« L'instructeur agréé qui enseigne l'art de conduire sur un véhicule prévu à l'article 17, point B), sub 4) à 7), doit utiliser le chronotachygraphe conformément aux dispositions de la réglementation communautaire et nationale en vigueur. Les articles 6 à 9 du règlement (CE) no 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) no 3821/85 et (CE) no 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil lui sont applicables. »

Art. 15.

1. L'article 4 du règlement grand-ducal du 15 mars 1993 portant exécution et sanction du règlement (CEE) no 881/92 du Conseil des Communautés Européennes du 26 mars 1992 concernant l'accès au marché des transports par route dans la Communauté exécutés au départ ou à destination du territoire d'un Etat membre ou traversant le territoire d'un ou plusieurs Etats membres est remplacé par le texte suivant:

« Art. 4. 1. Les transporteurs, titulaires d'une licence communautaire, sont tenus de conserver l'original de la licence communautaire au siège de leur établissement et de le présenter à toute demande des agents de contrôle.

Les copies conformes de la licence communautaire doivent se trouver à bord des véhicules et être présentées à toute demande des agents chargés du contrôle.

Par dérogation à ce qui précède, les chauffeurs de véhicules appartenant à ou loués par une entreprise de transports établie dans un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doivent pouvoir présenter à toute demande des agents chargés du contrôle une autorisation bilatérale ou multilatérale en cours de validité et valable pour le Luxembourg, sauf le cas où une libéralisation a été convenue entre le Luxembourg et l'Etat d'établissement du transporteur.

En cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et les copies conformes de la licence communautaire doivent être restitués à l'autorité émettrice.

2. Tout conducteur originaire d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen autre que la Suisse doit disposer de l'attestation de conducteur prévue à l'article 6 du règlement (CEE) no 881/92.

L'attestation de conducteur est délivrée par le Ministre pour l'année civile. Toutefois, la validité ne peut pas dépasser la validité des documents qui sont à la base de l'attestation de conducteur.

L'attestation de conducteur respectivement sa copie conforme doit être présentée à toute demande des agents chargés du contrôle.

Si les conditions de délivrance ne sont plus remplies ou en cas de cessation de l'activité de l'entreprise de transports, l'original et la copie conforme de l'attestation de conducteur doivent être restitués à l'autorité émettrice. »

2. L'article 6 de ce même règlement est remplacé par le texte suivant:

« Art. 6. Les infractions aux dispositions de l'article 3, paragraphe 1, de l'article 5, paragraphe 4, de l'article 6, paragraphe 4 et aux dispositions générales des annexes I et III du règlement (CEE) no 881/92 ainsi qu'aux dispositions des articles 4 et 5 du présent règlement sont punies d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 251 euros à 15 .000 euros ou d'une de ces peines seulement à l'exception des infractions suivantes qui sont punies d'une amende de 250 euros:

- défaut d'avoir une copie conforme valable de la licence communautaire à bord du véhicule;
- défaut de pouvoir présenter une autorisation bilatérale ou multilatérale valable pour le Grand-Duché de Luxembourg;
- présentation d'une autorisation bilatérale ou multilatérale non remplie des indications y prévues;
- défaut de pouvoir présenter une attestation de conducteur valable .»

Art. 16.

1. A l'annexe I, point A., du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points, le montant de la taxe pour les infractions 49-07 à 49-10 est porté à 145 euros.

2. Au même point A, la phrase introductive précédant les infractions 72-02 à 72-04 est modifiée comme suit:

« Conduite ou fait de laisser conduire ou de faire conduire un taxi, une voiture de location ou un véhicule d'écolage: »

3. A la même annexe I, il est ajouté un point M. et un point N. tels qu'énoncés aux annexes II et III du présent règlement.

Art. 17.

Le règlement grand-ducal du 13 octobre 2006 concernant les modalités relatives à l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route et fixant les sanctions des infractions aux dispositions du règlement (CE) no 561/2006 du Parlement 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) no 3821/85 et (CE) no 2135/98 du Conseil et abrogeant le règlement (CEE) no 3820/85 du Conseil et du règlement (CEE) no 3821/85 modifié du Conseil des Communautés

Européennes concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route, tel qu'il a été modifié par la suite, est abrogé.

Art. 18.

La référence au présent règlement peut se faire sous une forme abrégée en recouvrant à l'intitulé suivant: « règlement grand-ducal concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes ».

Art. 19.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et Notre Ministre du Travail, de l'Emploi et de l'Immigration sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

ANNEXE I

Annexe concernant les modalités d'agrément des personnes et des ateliers en charge de l'installation, de l'activation, de l'étalonnage, de la vérification, de la réparation et de la mise hors service des appareils de contrôle dans le domaine des transports par route.

...

9 Traçabilité, audits internes et externes

9.1 Traçabilité

Exigence 49: Un registre permettant le retraçage chronologique de chaque opération de vérification, d'étalonnage, de réparation et de mise hors service des tachygraphes est à tenir à jour et à soumettre aux agents de l'Administration des Douanes et Accises à la demande de ceux-ci.

Exigence 50: Ledit registre doit, pour chaque intervention, inclure les informations suivantes:

- genre de l'intervention (installation, étalonnage, vérification, réparation ou mise hors service);
- date et résultat de l'intervention;
- numéros d'immatriculation (VRN) et d'identification (VIN) du véhicule;
- fabricant du véhicule;
- ~~propriétaire ou détenteur du véhicule;~~
- **propriétaire, détenteur ou titulaire du certificat d'immatriculation du véhicule;**
- date de la dernière vérification de l'installation du tachygraphe;
- coefficient caractéristique du véhicule (valeur «w») respectivement constante du tachygraphe (valeur «k») du véhicule;
- circonférence effective des pneumatiques du véhicule;
- indications permettant l'identification sans équivoque du tachygraphe (fabricant, marque, numéro de série, etc.);
- nom(s) du ou des expert(s)-technicien(s) ayant procédé à l'intervention.

...

Version coordonnée

Du projet du règlement grand-ducal modifié du 7 août 2015

autorisant la création d'un fichier et le traitement des données à caractère personnel dans le cadre du système de contrôle et de sanction automatisés

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel, et notamment en son article 17,

Vu la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés;

Vu les avis de la Chambre des Métiers, de la Chambre de Commerce, de la Chambre d'Agriculture, de la Chambre des Fonctionnaires et employés publics et de la Chambre des Salariés ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics, de Notre Ministre de la Sécurité intérieure, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons

Art. 1^{er}. -Objet.

(1) Est autorisée la création d'un fichier dans lequel sont saisies les données relatives à l'identification et au suivi des responsables des infractions commises au sens de la loi du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

(2) Le fichier a comme finalité le traitement des données aux fins de recherche, de constatation et de répression d'une infraction conformément à l'article 2 de la loi précitée du 25 juillet 2015.

(3) Le directeur général de la Police grand-ducale est le responsable du traitement. L'Administration des Ponts et Chaussées a la qualité de sous-traitant.

Art. 2. -Données à caractère personnel traitées.

Le fichier contient les données suivantes, par infraction constatée et enregistrée:

1. les photos concernant le véhicule en infraction, son conducteur, son numéro d'immatriculation et éventuellement ses passagers;
2. le code de l'infraction, la nature de l'infraction, les lieu, date et heure de la constatation et de l'enregistrement de l'infraction, les voies contrôlées, les moyens de constatation et d'enregistrement et l'identifiant de l'équipement utilisé ainsi que pour les équipements mobiles, les identifiants des membres de la Police grand-ducale ayant paramétré ces équipements;
3. les identifiants des membres de la Police grand-ducale ayant constaté l'infraction;
4. ~~les nom, prénoms, adresse, date et lieu de naissance des propriétaire, détenteur, conducteur désigné, représentants légaux des personnes morales figurant sur le certificat d'immatriculation comme propriétaire ou détenteur, locataire et preneur~~

~~du véhicule ayant servi à commettre une infraction, ainsi que les dénomination, forme juridique et adresse du siège de ces personnes morales et, le cas échéant, les numéros d'identification du 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 ou du 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;~~

les nom(s), prénom(s), adresse, date et lieu de naissance du titulaire du certificat d'immatriculation, propriétaire, détenteur, conducteur désigné, représentants légaux des personnes morales figurant sur le certificat d'immatriculation comme titulaire, propriétaire ou détenteur, locataire et preneur du véhicule ayant servi à commettre une infraction, ainsi que la dénomination, forme juridique et adresse du siège de ces personnes morales et, le cas échéant, les numéros d'identification du 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 ou du 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;

5. ~~le numéro ainsi que le pays de délivrance du permis de conduire des propriétaire, détenteur, conducteur désigné, représentants légaux des personnes morales figurant sur le certificat d'immatriculation comme propriétaire ou détenteur, locataire et preneur du véhicule ayant servi à commettre une infraction;~~

le numéro ainsi que le pays de délivrance du permis de conduire du titulaire du certificat d'immatriculation, propriétaire, détenteur, conducteur désigné, représentants légaux des personnes morales figurant sur le certificat d'immatriculation comme propriétaire ou détenteur, locataire et preneur du véhicule ayant servi à commettre une infraction;

6. le montant de l'amende et, le cas échéant, la réduction du nombre de points affectés au permis de conduire;
7. les données renseignées sur le formulaire de contestation prévu aux annexes II-5, II-6 et II-7 du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points;
8. les données relatives aux avertissements taxés prévues à l'annexe II-5 et II-6 du règlement grand-ducal précité du 26 août 1993 ainsi que les données relatives au paiement des avertissements taxés;
9. les données relatives aux procès-verbaux prévues à l'annexe II-7 du règlement grand-ducal précité du 26 août 1993 ainsi que les données relatives aux suites y réservées;

10. Les données relatives à l'amende forfaitaire et à la réclamation prévues à l'article 6, paragraphe 3, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Art. 3. -Accès aux données figurant dans d'autres fichiers étatiques.

Dans le cadre de l'article 1^{er}, paragraphe 2, les données contenues dans le fichier créé en vertu de l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, peuvent faire l'objet d'une interconnexion, mise en relation ou rapprochement avec les traitements visés aux points numéros 1, 2, 7 et 8 de l'article 48-24 du Code d'instruction criminelle respectivement aux points numéros 1, 2, 7 et 8 de l'article 34-1 de la loi modifiée du [31 mai 1999](#) sur la Police et l'Inspection générale de la police, et le traitement des données relatives aux véhicules immatriculés à l'étranger, effectué conformément aux dispositions de la loi du 19 décembre 2014 facilitant l'échange transfrontalier d'informations concernant les infractions en matière de sécurité routière respectivement sur base d'accords bilatéraux ou multilatéraux que le Luxembourg aurait conclu avec d'autres pays.

Art. 4. -Durée de conservation des données enregistrées.

(1) Les photos enregistrées sont effacées au plus tard deux semaines après l'acquittement de l'avertissement taxé.

En cas de procédure pénale, ce délai court à compter du jour où le dossier a été définitivement classé sans suite, où la décision judiciaire n'est plus susceptible d'aucun recours ou où l'action publique est prescrite.

En cas d'amende forfaitaire, ce délai court à compter du jour de l'acquittement de l'amende forfaitaire ou, à partir du jour où l'Administration de l'enregistrement et des domaines peut procéder à son recouvrement conformément à l'article 6, paragraphe 3, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Les photos enregistrées non exploitables sont effacées au plus tard deux mois après leur enregistrement.

(2) Les autres données enregistrées peuvent être conservées dans le fichier créé en vertu de l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, jusqu'à trois ans après le paiement de l'avertissement taxé.

En cas de procédure pénale, ce délai court à compter du jour où le dossier a été définitivement classé sans suite, où la décision judiciaire n'est plus susceptible d'aucun recours ou où l'action publique est prescrite.

En cas d'amende forfaitaire, ce délai court à compter du jour de l'acquittement de l'amende forfaitaire ou, à partir du jour où l'Administration de l'enregistrement et des domaines peut procéder à son recouvrement conformément à l'article 6, paragraphe 3, de la loi modifiée du 25 juillet 2015 portant création du système de contrôle et de sanction automatisés.

Au-delà de cette période de trois ans, les données en question peuvent uniquement être conservées sous forme anonymisée.

(3) En cas d'infraction donnant lieu à un procès-verbal, les données gérées par le Centre de constatation et de sanction des infractions routières, ci-après désigné le « Centre », qui sont en relation avec cette infraction sont à considérer comme des données judiciaires au sens de l'article 8 de la loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel.

(4) Au cas où une infraction constatée ne donne lieu à établissement ni d'un avertissement taxé, ni d'un procès-verbal, les données y relatives sont effacées après l'expiration du délai de prescription de l'action publique.

Art. 5. -Contrôle.

~~Les traitements de données visés dans le présent règlement grand-ducal sont soumis à la surveillance de l'autorité de contrôle visée à l'article 17 paragraphe 2 de la loi précitée du 2 août 2002.~~

~~En vue de la surveillance exercée par cette autorité de contrôle, le système informatique par lequel l'accès direct est opéré doit être aménagé de sorte que:~~

- ~~1. les magistrats, les membres du personnel de l'administration judiciaire et les membres du Centre ayant la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire ne puissent consulter les fichiers auxquels ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel, et~~
- ~~2. les informations relatives aux magistrats, aux membres du personnel de l'administration judiciaire et aux membres du Centre ayant la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire 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 3 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.~~

~~Ces données ne sont accessibles, à des fins de contrôle, qu'aux membres de l'autorité de contrôle instituée par l'article 17 paragraphe 2 de la loi précitée du 2 août 2002, au directeur général de la Police grand-ducale ainsi qu'à l'inspecteur général de la Police grand-ducale ou aux agents nommément désignés par eux.~~

Les traitements de données visés dans le présent règlement grand-ducal sont soumis à la surveillance de l'autorité de contrôle instituée par la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la protection des données et du régime général sur la protection des données.

En vue de la surveillance exercée par cette autorité de contrôle, le système informatique par lequel l'accès direct est opéré doit être aménagé de sorte que:

1. les magistrats, les membres du personnel de l'administration judiciaire et les membres du Centre ayant la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire ne puissent consulter les fichiers auxquels ils ont accès qu'en indiquant leur identifiant numérique personnel, et
2. les informations relatives aux magistrats, aux membres du personnel de l'administration judiciaire et aux membres du Centre ayant la qualité d'officier de police judiciaire ou d'agent de police judiciaire 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 3 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.

Ces données ne sont accessibles, à des fins de contrôle, qu'aux membres de l'autorité de contrôle instituée en vertu de la loi du 1^{er} août 2018 portant organisation de la Commission nationale pour la

protection des données et du régime général sur la protection des données, au directeur général de la Police grand-ducale ainsi qu'à l'Inspecteur général de la Police grand-ducale ou aux agents nommément désignés par eux.

Art. 6. -Formule exécutoire.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de la Sécurité intérieure, Notre Ministre de la Justice et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial.

Version coordonnée du

Projet de règlement grand-ducal 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

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce ;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Chapitre 1^{er}. - De l'obligation d'assurance

Art. 1^{er}.

Tout contrat d'assurance couvrant la responsabilité civile de véhicules automoteurs ayant leur stationnement habituel au Grand-Duché de Luxembourg doit être établi en conformité avec les dispositions de la loi sur le contrat d'assurance et de la loi relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des véhicules automoteurs, cette dernière loi étant désignée ci-après par la « loi R.C. Autos » ainsi qu'en conformité avec les dispositions du présent règlement.

Art. 2.

Le contrat d'assurance doit assurer la responsabilité civile des véhicules circulant 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. Sauf convention contraire, la garantie est aussi acquise sur les voies et terrains non énumérés ci-dessus.

Art. 3.

L'assurance doit être valable dans tous les pays dont les bureaux nationaux sont liés contractuellement avec le Bureau défini à l'article 1^{er} lettre g) de la loi R.C. Autos sur base de l'accord conclu en date du 30 mai 2002 entre les bureaux nationaux d'assurances des Etats membres de l'Espace économique européen et d'autres Etats associés et ses modifications subséquentes.

Art. 3-1.

1. La garantie doit être illimitée.

2. La garantie peut être limitée à douze millions cinq cent mille euros pour des dommages résultant d'actes de terrorisme ou des dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses et concours ainsi qu'aux essais préparatoires à ces courses et concours; les exercices de vitesse, de régularité ou d'adresse même autorisés sont assimilés à des courses ou concours. »

3. La garantie peut être limitée à deux millions cinq cent mille euros par sinistre, en ce qui concerne les dégâts matériels provoqués par incendie, jets de flamme, explosion ou de pollution à l'environnement naturel. »

Art. 4.

Sont exemptés de l'obligation d'assurance:

- a) tous les véhicules automoteurs d'un poids propre inférieur à 600 kg et destinés principalement à exécuter des travaux;
- b) tous les véhicules automoteurs dépassant un poids propre de 600 kg circulant à une vitesse égale ou inférieure à 35 km/heure sur les terrains non publics mais ouverts à un certain nombre de personnes ayant le droit de les fréquenter;
- c) les remorques non soumises à une obligation d'immatriculation.
- d) les fauteuils roulants à moteur tels que définis à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Chapitre 2.- Du contenu du contrat

Art. 5.

Est interdite toute clause contenue dans un contrat d'assurance qui aurait pour objet ou pour effet:

1. de limiter les garanties accordées à des montants inférieurs aux garanties exigées par le présent règlement;
2. de prévoir des restrictions quant aux personnes couvertes par le contrat hors les cas prévus par la loi ou le présent règlement;
3. d'étendre les cas de non assurance ou d'exclusions d'assurance à des cas non prévus par la loi ou le présent règlement.

Chapitre 3.- Des recours, des exclusions et des franchises

Art. 6.

1. Est interdite toute clause contenue dans un contrat d'assurance prévoyant des actions récursoires autres que celles énumérées ci-dessous, sous réserve des actions récursoires prévues spécifiquement par d'autres articles du présent règlement:

- a) les recours prévus par l'article 7 point 4 de la loi R.C. Autos;
- b) les recours qu'une entreprise d'assurances peut exercer contre le preneur d'assurances ou s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, pour des sinistres survenus après l'expiration, l'annulation, la résiliation ou la suspension du contrat ou de la garantie mais avant l'expiration du délai prévu à l'article 12 point 2 de la loi R.C. Autos;
- c) les recours qu'une entreprise d'assurances peut exercer contre le preneur d'assurances ou s'il y a lieu, contre l'assuré autre que le preneur, dans les cas prévus à l'article 13 point 2 de la loi R.C. Autos. Toutefois, ce recours n'est pas admis si le preneur d'assurances a dûment signalé le transfert de la propriété du véhicule à l'entreprise d'assurances;
- d) les recours qu'une entreprise d'assurances peut exercer dans les cas où le véhicule a été conduit par une personne dont il est prouvé qu'elle a:
 - soit consommé des boissons alcooliques en quantité telle que « le taux d'alcool est égal ou supérieur aux taux fixés par l'article 12, paragraphe 2, points 1, 4 et 6 de la loi

modifiée du 14 février 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ; »

- soit absorbé des drogues, stupéfiants ou hallucinogènes;
 - soit refusé après l'accident de se soumettre à un test ou à une prise de sang ou s'y est soustraite en s'éloignant d'ailleurs de l'accident;
- e) e) les recours qu'une entreprise d'assurances peut exercer dans les cas d'un sinistre causé intentionnellement.

2. L'entreprise d'assurances ne peut exercer une action récursoire que si cette action est expressément prévue au contrat. L'action récursoire que l'entreprise d'assurances est en droit d'exercer en vertu d'un contrat valable en vigueur au jour du sinistre est limitée à un montant maximum de 3 .000 euros par sinistre, lorsqu'elle est exercée contre une personne physique. Cette limitation n'est pas applicable en cas d'action récursoire exercée en application de l'article 9 points 1, 6 et 7 ainsi qu'en cas de sinistre occasionné intentionnellement.

Art. 7.

1. Le nombre de places assurées doit correspondre au nombre de places inscrites sur la carte d'immatriculation.

La détermination du nombre des personnes transportées se fera conformément aux dispositions de la législation sur la circulation routière. Le conducteur est compris dans le nombre de personnes transportées.

2. En cas de transport de personnes

- à l'intérieur d'un véhicule destiné au transport de personnes
- dans la cabine d'un véhicule destiné au transport de choses

il y a non-assurance à l'égard des personnes transportées dans la mesure où le nombre de personnes transportées excède le nombre de places assurées . Dans ce cas, l'assureur n'est tenu au paiement des indemnités et frais y afférents que proportionnellement au rapport existant entre le nombre de places assurées et le nombre de personnes transportées.

3. Au regard du surnombre et de la non-assurance proportionnelle, les places avant et les places arrière doivent être considérées séparément.

En cas de transport de personnes occupant des places non inscrites sur la carte d'immatriculation il y a non-assurance à l'égard de ces personnes.

4. La non-assurance est toujours inopposable aux personnes transportées et à leurs ayants droit.

5. L'assureur garde, dans les limites prévues à l'article 6 point 2, un droit de recours contre l'assuré.

Art. 8.

Sont exclus du bénéfice de l'indemnisation:

1. Tout assuré dont la responsabilité est engagée dans la survenance du sinistre.
2. Les auteurs, co-auteurs et complices de vol du véhicule ayant occasionné le dommage.

3. Les personnes ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule ayant occasionné le dommage, lorsque l'assureur peut prouver qu'elles savaient que le véhicule était volé.

Art. 9.

Peuvent être exclus de l'assurance:

1. les dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses ou concours ainsi qu'aux essais préparatoires à ces courses et concours; les exercices de vitesse, de régularité ou d'adresse même autorisés sont assimilés à des courses et concours;
2. les dommages matériels subis par:
 - ~~a) le preneur d'assurance, le propriétaire, le détenteur et le conducteur du véhicule ayant occasionné le dommage;~~
 - a) le preneur d'assurance, le propriétaire, le détenteur, le titulaire du certificat d'immatriculation et le conducteur du véhicule ayant occasionné le dommage;
 - b) le conjoint des personnes visées à l'article 8;
 - c) les parents et alliés en ligne directe de ces mêmes personnes à la double condition qu'ils habitent sous leur toit et soient entretenus de leurs deniers.
3. les dommages causés lorsque le conducteur n'est pas titulaire du permis de conduire valable, prescrit par la réglementation afférente. Lorsque le conducteur a omis de faire renouveler conformément aux prescriptions légales la validité de son permis, cette exclusion sera inapplicable si le permis de conduire ainsi périmé fut valable pour le genre de véhicule conduit au moment du sinistre.

Le permis est néanmoins considéré comme valable:

- lorsque, en cas de sinistre survenu dans un pays où l'assurance est valable, le conducteur n'est pas titulaire d'un permis de conduire valable prescrit par la réglementation du pays afférent, mais est cependant titulaire d'un permis de conduire valable luxembourgeois;
- lorsque le conducteur est titulaire d'un permis de conduire valable en vertu d'une réglementation d'un pays-membre de l'Union Européenne.

L'interdiction judiciaire de conduire ainsi que le retrait ou la suspension du permis de conduire résultant d'une décision administrative de même que l'inobservation des restrictions (par exemple: « seulement valable pour véhicule spécialement aménagé en raison d'une infirmité ») ou des conditions (par exemple: « seulement valable avec verres correcteurs ») inscrites sur le permis de conduire équivalent à l'absence d'un permis de conduire valable.

4. les dommages causés par les conducteurs qui sont candidats au permis de conduire luxembourgeois;
5. les dommages causés lorsque le véhicule a été donné en location;
5. les dommages causés par les véhicules transportant des matières inflammables, corrosives, explosives ou comburantes, si lesdites matières sont intervenues soit dans la cause, soit dans la gravité du sinistre. Dans ce cas, il est cependant admis une tolérance de 500 kilogrammes ou 600 litres d'huile, d'essences minérales ou de produits similaires y compris carburants liquides ou gazeux nécessaires au moteur;
6. les dommages causés au cours du transport de personnes effectué contre une rémunération dépassant de façon appréciable les frais se rapportant à la mise en circulation et à l'utilisation du véhicule;

7. les dommages causés soit aux véhicules dont se sert l'assuré, soit à leur contenu, soit à des biens meubles ou immeubles dont l'assuré est propriétaire, locataire, possesseur, gardien ou détenteur;
8. les dommages qui, sans résulter de la circulation du véhicule, sont causés par le fait des marchandises et objets transportés ou par les manipulations nécessitées par le transport;
9. les recours basés sur l'article 116 du Code des Assurances Sociales contre le preneur d'assurance ou l'assuré.

Les exclusions prévues aux points 1 et 3 à 7 ne sont pas opposables aux personnes lésées, mais l'entreprise d'assurances garde un droit de recours contre le preneur d'assurance et l'assuré dans les limites prévues à l'article 6 point 2.

Art. 10.

Lorsque le contrat d'assurance prévoit une contribution personnelle du preneur d'assurance au règlement du dommage (franchise), cette contribution personnelle ne peut pas dépasser les montants suivants:

- 1 .500 euros par sinistre, lorsque le preneur est une personne physique;
- 6 .000 euros par sinistre, lorsque le preneur est une personne morale.

La présente disposition n'est pas applicable aux contrats souscrits par des preneurs d'assurances qui sont à considérer comme des grands risques au sens de l'article 25 lettre s) de la loi modifiée du 6 décembre 1991 sur le secteur des assurances.

Chapitre 4.- De l'échelle Bonus/Malus

Art. 11.

1. Lorsque le preneur d'assurance est une personne physique, le contrat d'assurance prévoit un système de personnalisation de la prime d'assurance. La prime personnalisée se compose d'une prime d'assurance de base à laquelle est appliquée l'échelle Bonus/Malus, fixée au point 4.

2. La prime de base de toute nouvelle couverture d'assurance est déterminée par l'entreprise d'assurances sur base de critères de risques légitimes et librement choisis par elle.

3. Tout nouveau preneur d'assurance est classé au degré 11 de l'échelle Bonus/Malus, fixée au point 4.

Est à considérer comme nouveau preneur d'assurance, toute personne physique qui souscrit pour la première fois une couverture d'assurance, auprès d'une entreprise d'assurances ou toute personne physique qui, tout en étant déjà preneur d'assurance, pour un ou plusieurs véhicules, souscrit une couverture d'assurance pour un véhicule supplémentaire.

4. L'échelle Bonus/Malus est fixée comme suit:

| Degré Bonus/Malus | | Pourcentage appliqué à la prime de base |
|-------------------|--|---|
| 22 | | 250 % |
| 21 | | 225 % |

| | | |
|-----|-------|--------|
| 20 | | 200 % |
| 19 | | 180 % |
| 18 | | 160 % |
| 17 | MALUS | 140 % |
| 16 | | 130 % |
| 15 | | 120 % |
| 14 | | 115 % |
| 131 | | 110 % |
| 12 | | 105 % |
| 11 | BASE | 100 % |
| 10 | | 100 % |
| 9 | | 90 % |
| 8 | | 85 % |
| 7 | | 80 % |
| 6 | | 75 % |
| 5 | | 70 % |
| 4 | BONUS | 65 % |
| 3 | | 60 % |
| 2 | | 55 % |
| 1 | | 50 % |
| 0 | | 47,5 % |
| -1 | | 45 % |
| -2 | | 45 % |
| -3 | | 45 % |

5. Le degré de l'échelle Bonus/Malus varie à chaque échéance anniversaire du contrat comme suit:

- a) l'absence de sinistre au cours d'une période d'observation, au sens du point 7, pendant laquelle l'assurance était en vigueur entraîne une descente d'un degré sur l'échelle Bonus/Malus, la descente se terminant au degré -3;
- b) chaque sinistre au cours d'une période d'observation entraîne une montée de 3 degrés, la montée se terminant au degré 22;
- c) cependant le degré applicable après 4 années consécutives sans sinistre ne peut en aucun cas être supérieur à 11.

L'absence ou la survenance de sinistres ne peut être prise en considération pour une modification de la prime d'assurance de base en cours de contrat.

6. Est considéré comme un sinistre, au sens du point 5, tout sinistre pour lequel l'entreprise d'assurances a payé ou doit payer une indemnité en faveur de tiers lésés.

Ne sont cependant pas pris en considération :

- a) les sinistres qui n'atteignent pas le montant total des franchises éventuellement applicables;
- b) les sinistres que le preneur d'assurance a remboursés à l'entreprise d'assurances endéans les 4 mois de la notification du paiement effectué par l'entreprise d'assurances;
- c) les indemnités accordées par l'entreprise d'assurances au titre de l'article 13 du présent règlement.

7. La période d'observation est constituée par les 12 mois précédant d'un mois le 1er jour du mois de l'échéance anniversaire.

L'absence de sinistre pendant cette période n'entraîne pas la descente d'un degré, si au cours de cette période l'assurance était en vigueur pendant moins de 10 mois.

Toutefois, s'il est constaté à une échéance anniversaire que la descente pour absence de sinistres au cours de la période d'observation n'est pas accordée parce que l'assurance était suspendue pendant au moins 2 mois au cours de cette période d'observation, il est procédé comme suit:

- d) si à l'échéance anniversaire précédente, la descente sur l'échelle Bonus/Malus n'avait pas été accordée pour les mêmes raisons, les deux périodes d'observation sont réunies en une seule;
- e) s'il est constaté qu'au cours de cette seule et unique période d'observation l'assurance était en vigueur, par périodes interrompues, pendant 12 mois au moins, la descente d'un degré est opérée normalement à l'échéance anniversaire en cause.

8. Le changement de véhicule ou d'entreprise d'assurances n'a aucune incidence sur le degré Bonus/Malus.

Chapitre 5.- De l'attestation de la sinistralité

Art. 12.

Le contrat doit prévoir qu'en cas de résiliation pour quelque cause que ce soit ou sur demande du preneur d'assurances, l'entreprise d'assurances doit dans les quinze jours suivant la notification de la résiliation du contrat ou la demande du preneur remettre à ce dernier une attestation indiquant soit l'absence de sinistres, soit le nombre et la date de survenance des sinistres pour lesquels l'entreprise d'assurances a payé ou est amenée à payer une indemnité.

L'attestation doit porter sur toute la durée contractuelle sans devoir dépasser quinze ans précédant la date de notification de la résiliation ou de la demande du preneur.

Lorsqu'elle intervient dans le cas de la notification de la résiliation du contrat la remise d'une attestation doit se faire sans frais pour le preneur d'assurances.

Chapitre 6.- Du secours bénévole

Art. 13.

Toute personne qui à titre privé, porte sur place secours de manière gratuite et bénévole à des personnes blessées à l'occasion d'un accident de la circulation dans lequel un véhicule assuré est impliqué, a droit, de la part de l'entreprise d'assurances assurant ce véhicule, au remboursement de ses débours occasionnés par ce secours et ce jusqu'à concurrence de 750 euros.

S'il y a plusieurs véhicules impliqués dans l'accident, la personne ayant porté secours peut adresser ses prétentions à l'une quelconque des entreprises d'assurances en cause. Cette entreprise d'assurances paiera les débours occasionnés sans tenir compte d'une éventuelle responsabilité de son assuré.

Cette garantie est subsidiaire à tout remboursement auquel ces personnes ont droit en vertu de dispositions légales ou réglementaires en matière de sécurité sociale.

Ne peuvent bénéficier de cette garantie les personnes qui, à titre professionnel ou volontaire, portent secours en tant que membre d'un organisme d'aide ou d'intervention.

Chapitre 7.- Des véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger

Art. 14.

Sauf dans les cas prévus à l'article 15, les véhicules ayant leur stationnement habituel à l'étranger ne sont admis à la circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg que si la responsabilité à laquelle ils peuvent donner lieu est couverte par un contrat d'assurance conformément à l'article 2 de la loi R.C. Autos.

Sans préjudice des dispositions de l'article 15 point 2, la preuve de l'existence du contrat conclu à l'étranger ne peut être rapportée que par un certificat délivré par un bureau national lié contractuellement au Bureau défini à l'article 1er lettre g) de la loi R.C. Autos, sur base de l'accord conclu en date du 30 mai 2002 entre les bureaux nationaux d'assurances des Etats membres de l'Espace économique européen et d'autres Etats associés et ses modifications subséquentes.

Art. 15.

1. De même, le Bureau défini à l'article 1er lettre g) de la loi R.C. Autos, se portera garant pour le règlement conformément à l'article 2 de la loi précitée, des sinistres survenus sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg et provoqués par la circulation des véhicules:

- a) qui sont porteurs d'une plaque d'immatriculation d'un pays ayant adhéré à la section III de l'accord conclu en date du 30 mai 2002 entre les bureaux nationaux d'assurances des Etats membres de l'Espace économique européen et d'autres Etats associés et ses modifications subséquentes;
- b) qui portent un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation ou une plaque d'assurance, si ces signes et plaques ont été délivrés par un des pays visés sous a);

c) qui ne sont pas immatriculés et ne portent pas un signe distinctif analogue à la plaque d'immatriculation, ni une plaque d'assurance, mais dont le propriétaire ou détenteur a son domicile dans un des pays visés sous a) et y est soumis à l'obligation légale d'assurer la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules.

2. Pour les conducteurs des véhicules énumérés au présent article, la preuve de l'existence du contrat conclu dans un des pays visés sous a) n'est pas exigée.

Les obligations du Bureau sont maintenues même si l'obligation d'assurance n'a pas été respectée.

Chapitre 8.- Conditions de fonctionnement du Bureau

Art. 16.

1. Le Bureau prévu par l'article 1er lettre g) de la loi R.C. Autos est constitué pour une durée indéterminée.

2. Sont membres du Bureau toutes les entreprises d'assurances autorisées telles que définies à l'article 1^{er} lettre e) de la loi R.C. Autos.

3. Le fonctionnement du Bureau est réglé par ses statuts adoptés par l'assemblée générale de ses membres et soumis pour approbation au Gouvernement.

4. Tout membre est obligé de rembourser au Bureau toutes les sommes payées par le Bureau à l'occasion d'un sinistre.

Ce remboursement se fait proportionnellement aux primes émises pour des véhicules immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg, nettes d'annulation, relatives à la branche d'assurance « Responsabilité civile en matière de véhicules terrestres automoteurs » et se rapportant à l'exercice au cours duquel le sinistre est survenu.

Si une compagnie n'est plus membre du Bureau, le conseil d'administration peut exiger de la compagnie sortante le versement immédiat de sa quote-part dans la provision pour sinistres en suspens à valoir sur le décompte définitif qui, pour ce qui la concerne, sera établi après liquidation finale de tous les sinistres pour lesquels elle est tenue.

5. La contribution des membres et le remboursement des frais relatifs au fonctionnement du Bureau sont réglés par les statuts.

Art. 17.

Le ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées nomme un commissaire de gouvernement auprès du Bureau qui est choisi parmi les fonctionnaires du Commissariat aux assurances.

Le commissaire exerce au nom du ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées un contrôle sur l'ensemble de la gestion du Bureau. Il peut assister avec voix consultative à toutes les réunions du conseil d'administration et aux assemblées générales. Il peut prendre inspection de tous les livres et documents comptables et demander tous renseignements utiles à l'appréciation de la marche des opérations du Bureau.

La rémunération du commissaire est fixée par le Gouvernement en Conseil et est à charge du Bureau.

Chapitre 9.- Pool des risques aggravés

Art. 18.

Le pool des risques aggravés défini par l'article 26 de la loi R.C. Autos, ci-après dénommé « le Pool » a pour objet la répartition entre toutes les entreprises d'assurances autorisées des risques jugés trop graves pour être supportés par une seule d'entre elles.

Les risques à répartir par le Pool sont ceux considérés comme particulièrement graves en raison notamment:

- de la fréquence ou de la gravité des sinistres causés par l'assuré;
- des infractions à la législation et aux règlements en matière de circulation commises par l'assuré;
- des manquements graves aux obligations imposées à l'assuré par le contrat d'assurance.

Art. 19.

1. Le Pool est dirigé par une commission qui aura à statuer sur le principe de la prise en charge des risques ainsi que sur les conditions et tarifs auxquels doit correspondre le contrat d'assurance.

2. Elle se compose de trois membres effectifs et de six suppléants à désigner par le Commissariat aux assurances sur une liste à présenter par le Fonds de Garantie Automobile visé à l'article 1er lettre o) de la loi R.C. Autos.

3. La commission se dote d'un règlement d'ordre intérieur.

4. La commission choisit un président parmi ses membres.

5. Elle statue à la majorité des voix.

6. Le représentant d'une entreprise d'assurances autorisée concernée par les risques dont la commission est saisie ne peut pas siéger comme membre de cette commission.

Art. 20.

1. Le ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées nomme un commissaire de gouvernement auprès du Pool qui est choisi parmi les fonctionnaires du Commissariat aux assurances.

Le commissaire exerce au nom du ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées un contrôle sur l'ensemble de la gestion du Pool. Il peut assister avec voix consultative à toutes les réunions du conseil d'administration et aux assemblées générales. Il peut prendre inspection de tous les livres et documents comptables et demander tous renseignements utiles à l'appréciation de la marche des opérations du Pool.

2. Peut également assister aux réunions de la commission un représentant du Ministre des Transports avec voix consultative.

Art. 21.

Les entreprises d'assurances autorisées participent à la couverture des risques en proportion de leur encaissement au Grand-Duché de Luxembourg, correspondant à l'avant-dernier exercice, sans que la part d'une compagnie ne puisse être inférieure à 3%.

Art. 22.

Les entreprises d'assurances autorisées ayant antérieurement couvert les risques dont la commission est saisie sont obligées de fournir sur demande tous renseignements relatifs à ces risques.

Chapitre 10.- Dispositions finales

Art. 23.

1. Le règlement grand-ducal du 20 décembre 1991 pris en exécution de la loi modifiée du 7 avril 1976 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs est abrogé.

2. Le règlement grand-ducal du 20 décembre 1994 pris en exécution de l'article 17 par. 2 et 3 de la loi modifiée du 7 avril 1976 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et fixant les conditions auxquelles doivent répondre les contrats d'assurance de la responsabilité civile des véhicules automoteurs est abrogé.

Art. 24.

Notre Ministre du Trésor et du Budget est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Version coordonnée

Du projet de règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003

Relatif au fonctionnement du fonds de garantie automobile

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs;

Vu l'avis de la Chambre de Commerce;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre du Trésor et du Budget et de Notre Ministre de la Justice et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Chapitre 1^{er} - Conditions de fonctionnement du Fonds de Garantie Automobile

Art. 1^{er}.

Le Fonds de Garantie Automobile régi par la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs et désigné ci-après par « Le Fonds », est administré par un conseil d'administration composé de trois à dix membres.

L'assemblée générale fixe pour une durée de quatre ans le nombre des membres du conseil d'administration et nomme ceux-ci pour la même période parmi les délégués des entreprises d'assurances membres du Fonds. Les administrateurs sortants sont rééligibles.

Les nominations des administrateurs sont soumises à l'agrément du ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées.

Le conseil d'administration est habilité à pourvoir au remplacement d'un administrateur dont la place deviendrait vacante au cours de la durée de son mandat. Le remplaçant est nommé pour le temps nécessaire à l'achèvement du mandat qu'il reprend. Sa nomination est soumise à l'agrément du ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées et à la ratification par la première assemblée générale.

Les nominations, démissions ou révocations d'administrateurs sont publiées au Mémorial.

Art. 2.

Le conseil d'administration choisit parmi ses membres un président et un vice-président. Le conseil se réunit sur convocation du président. Ce dernier est tenu de le convoquer à la demande de deux administrateurs au moins. Le conseil ne peut statuer que si la majorité de ses membres est présente.

Art. 3.

Les décisions du conseil d'administration sont prises à la majorité absolue des voix. En cas de partage, la voix de celui qui préside est prépondérante. Toutes les décisions sont à consigner dans des procès-verbaux signés par le président et un administrateur.

Art. 4.

Le conseil d'administration a les pouvoirs les plus étendus pour la gestion des affaires du Fonds. Tout ce qui n'est pas réservé expressément à l'assemblée générale est de sa compétence.

Il peut notamment conclure toutes conventions, payer et recevoir toutes sommes, placer et retirer tous fonds, contracter tous emprunts, prendre toutes décisions en matière de règlement de sinistres, consentir et accepter toutes subrogations et tous cautionnements, transiger et compromettre sur tous intérêts, nommer et révoquer tous employés et fixer leurs attributions et émoluments.

Le conseil d'administration nomme un secrétaire chargé de la gestion journalière, fixe ses attributions, pouvoirs et rémunération.

Le conseil d'administration a le pouvoir de soutenir toutes actions au nom du Fonds, soit en demandant soit en défendant. Les exploits pour ou contre le Fonds sont valablement faits au nom du Fonds seul.

Le conseil d'administration présente à l'assemblée générale ordinaire les comptes de l'exercice écoulé ainsi qu'un rapport sur son activité pendant cet exercice.

Les mandats des membres du conseil d'administration sont gratuits. L'assemblée générale ordinaire peut cependant attribuer des jetons de présence.

Art. 5.

La gestion financière est contrôlée par un réviseur d'entreprises élu par l'assemblée générale pour un terme de quatre ans et agréé par le ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées. Le réviseur d'entreprises est rééligible. Il fera à l'assemblée générale ordinaire un rapport sur le résultat de son contrôle.

En cas de décès ou de démission du réviseur d'entreprises, le conseil d'administration pourvoira à son remplacement jusqu'à la prochaine assemblée générale.

Les nomination, démission ou révocation du réviseur d'entreprises sont publiées au Mémorial.

Art. 6.

1 L'assemblée générale ordinaire des entreprises d'assurances membres du Fonds se réunit annuellement au cours du premier semestre de chaque année.

Les assemblées générales extraordinaires sont convoquées sur décision du conseil d'administration ou sur demande d'un cinquième des entreprises d'assurances membres du Fonds.

Les convocations sont faites au nom du conseil d'administration par lettre recommandée contenant l'ordre du jour et adressée à chaque entreprise d'assurances membre quinze jours au moins avant l'assemblée.

2 L'assemblée générale ne peut délibérer que sur les points inscrits à l'ordre du jour.

L'assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration ou, à son défaut, par le vice-président ou le plus âgé des autres administrateurs présents.

Une délibération de l'assemblée générale est nécessaire pour:

- a) la nomination et la révocation des administrateurs et du réviseur d'entreprises;
- b) l'approbation des comptes;
- c) la décharge de la gestion des administrateurs et du réviseur d'entreprises.

L'assemblée est valablement constituée quel que soit le nombre des membres du Fonds, présents ou représentés.

Les décisions sont prises à la majorité absolue des voix émises. En cas de parité des voix, celle du président est prépondérante.

3 Chaque membre dispose d'une voix au moins. En plus, il dispose d'une voix supplémentaire par tranche de 500.000 euros de primes émises pour des véhicules immatriculés au Grand-Duché de

Luxembourg, nettes d'annulation, relatives à la branche d'assurance « R. C. véhicules terrestres automoteurs » et se rapportant à l'avant-dernier exercice précédant l'exercice au cours duquel a lieu l'assemblée générale, sans qu'un membre puisse disposer de plus de 20 voix.

Les membres empêchés d'assister à l'assemblée générale peuvent se faire représenter par un autre membre, porteur d'une procuration. Aucun membre ne peut être porteur de plus d'une procuration

Chapitre II - Financement du Fonds de Garantie Automobile

Art. 7.

A l'exception des cas prévus au chapitre V, toute entreprise d'assurances membre du Fonds est obligée de rembourser au Fonds toutes les sommes payées par le Fonds à l'occasion d'un sinistre. Ce remboursement se fait proportionnellement aux primes émises pour des véhicules immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg, nettes d'annulation, relatives à la branche d'assurance « R. C. véhicules terrestres automoteurs » et se rapportant à l'exercice au cours duquel le sinistre est survenu.

La contribution des membres est fixée par le conseil d'administration qui fera des appels de fonds au fur et à mesure des besoins et qui pourra réclamer des avances.

Toute somme due en exécution du présent article, non payée au plus tard un mois après la demande de paiement adressée par le Fonds au membre, produit de droit des intérêts au taux d'intérêt légal luxembourgeois, à dater de cette demande.

Art. 8.

Les frais relatifs au fonctionnement du Fonds sont couverts par une cotisation proportionnelle aux primes émises, nettes d'annulations, au cours de l'exercice précédant dans la branche d'assurance « R. C. véhicules terrestres automoteurs » couvrant des véhicules immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg.

En cas de besoin le conseil d'administration peut réclamer des avances aux membres du Fonds.

Art. 9.

1. Les comptes du Fonds doivent être établis en conformité avec les dispositions de la loi du 8 décembre 1994 relative aux comptes annuels et comptes consolidés des entreprises d'assurances et de réassurances de droit luxembourgeois, aux obligations en matière d'établissement et de publicité des documents comptables des succursales d'entreprises d'assurances de droit étranger.

2. Si une entreprise d'assurances n'est plus membre du Fonds, le conseil d'administration peut exiger de l'entreprise sortante le versement immédiat de sa quote-part dans la provision pour sinistres en suspens à valoir sur le décompte définitif qui, pour ce qui la concerne, sera établi après liquidation finale de tous les sinistres pour lesquels elle est tenue.

Chapitre III - Surveillance par l'Etat

Art. 10.

Le ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées nomme un commissaire de gouvernement qui est choisi parmi les fonctionnaires du Commissariat aux assurances.

Le commissaire exerce au nom du ministre ayant dans ses attributions la surveillance des assurances privées un contrôle sur l'ensemble de la gestion du Fonds. Il peut assister avec voix consultative à toutes les réunions du conseil d'administration et aux assemblées générales. Il peut prendre inspection de tous les livres et documents comptables et demander tous renseignements utiles à l'appréciation de la marche des opérations du Fonds.

La rémunération du commissaire est fixée par le Gouvernement en Conseil et est à charge du Fonds

Chapitre IV - Prestations du Fonds

Art. 11.

Lorsque le Fonds agit dans le cadre des missions définies aux points 1 à 4 de l'article 16 de loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs ci-après désignée comme « la loi » et pour autant que le règlement des sinistres visés est régi par la loi luxembourgeoise, les articles 12 à 22 sont applicables.

Art. 12.

Les victimes ayant subi des dommages ou leurs ayants-droit sont indemnisés suivant les dispositions de l'article 3-1 point 1 du règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 pris en exécution de la loi modifiée du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs avec les restrictions et exceptions suivantes:

- a) La couverture est limitée à douze millions cinq cent mille euros pour des dommages résultant d'actes de terrorisme ou des dommages qui découlent de la participation du véhicule à des courses et concours ainsi qu'aux essais préparatoires à ces courses et concours ; les exercices de vitesse, de régularité ou d'adresse même autorisés sont assimilés à des courses ou concours.
- b) Elle est limitée à un million deux cent cinquante mille euros par sinistre, en ce qui concerne les dégâts matériels provoqués par incendie, jets de flamme, explosion ou de pollution à l'environnement naturel.
- c) En cas de non identification du véhicule ayant causé l'accident, l'indemnisation des dommages matériels est exclue, sauf si le Fonds est également intervenu en raison du décès ou de dommages corporels importants pour toute victime du sinistre. Sont considérés comme dommages corporels importants, les lésions ayant entraîné une invalidité permanente de la victime ou nécessité une hospitalisation d'au moins trois jours.

Art. 13.

Sont exclus du bénéfice du Fonds:

- 1) les victimes d'accidents dans la mesure où leur responsabilité est engagée dans la survenance du sinistre, sans préjudice des dispositions de l'article 16, point 5-1 de la loi;
- 2) les auteurs, co-auteurs et complices de vol du véhicule ayant occasionné le dommage;
- 3) les personnes transportées ayant de leur plein gré pris place dans le véhicule lorsqu'il peut être prouvé qu'elles savaient que le véhicule était volé;
- 4) les personnes transportées qui savaient ou devaient raisonnablement admettre que le détenteur ou le conducteur du véhicule n'était pas couvert par une assurance;
- 5) les dommages matériels subis par
 - a) le preneur d'assurance, le propriétaire, le détenteur et le conducteur du véhicule ayant occasionné le dommage;
 - b) le conjoint des personnes visées sous 1), 2) et 5) ci-dessus;
 - c) les parents ou alliés en ligne directe de ces mêmes personnes à la double condition qu'ils habitent sous leur toit et soient entretenus de leurs deniers;
- 6) les dommages causés aux biens transportés;

- 7) les dommages causés aux personnes transportées par un véhicule participant à des courses ou concours de vitesse ainsi qu'aux essais préparatoires à ces courses et concours; les exercices de vitesse, de régularité ou d'adresse même autorisés sont assimilés à des courses ou concours.

Art. 14.

La déclaration de sinistre prévue à l'article 22 point 1 de la loi doit être faite par lettre recommandée à la poste.

Dans la déclaration de sinistre les victimes ou leurs ayants-droit doivent indiquer dans la mesure du possible:

- a) la date et le lieu de l'accident;
- b) le genre de véhicule;
- c) les nom, prénoms, profession, domicile ou adresse de l'auteur de l'accident et le cas échéant, du civilement responsable;
- d) l'autorité qui a dressé le procès-verbal relatif à l'accident;
- e) la nature et la gravité des lésions corporelles subies;
- f) la nature et l'ampleur des dégâts matériels subis;
- g) les circonstances desquelles il peut résulter que la responsabilité civile de l'auteur de l'accident n'est pas ou insuffisamment couverte par un contrat d'assurance valable ou que la compagnie entend décliner la garantie du contrat.

Art. 15.

Les victimes ou leurs ayants-droit doivent adresser au Fonds par lettre recommandée à la poste, copie de tout acte ayant pour objet de saisir par voie principale ou incidente la juridiction compétente d'une demande d'indemnité dirigée contre l'auteur de l'accident du moment qu'ils savent ou doivent raisonnablement admettre que l'auteur de l'accident n'est pas ou insuffisamment couvert par une assurance.

Art. 16.

Le Fonds peut intervenir devant toutes les juridictions et même pour la première fois en appel pour faire valoir ses droits et défendre ses intérêts.

Art. 17.

A défaut d'arrangement amiable entre le Fonds et les victimes ou leurs ayants-droit, ceux-ci saisissent de leur demande en indemnisation le tribunal compétent.

Art. 18.

La police grand-ducale transmet au Fonds dans les dix jours de la clôture un exemplaire de tout procès-verbal ou rapport relatif à un accident ayant été causé sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg par un véhicule inconnu ou non assuré.

Art. 19.

L'entreprise d'assurances qui entend décliner la garantie du contrat d'assurance doit en informer le Fonds en précisant les faits et motifs sur lesquels elle se base. Elle doit fournir au Fonds tous les renseignements en sa possession.

Elle doit en même temps informer les victimes ou leurs ayants-droit qu'elle entend décliner sa garantie et indiquer les motifs de son refus.

Art. 20.

Le Fonds est autorisé à se faire délivrer par les greffes respectifs des copies de toutes décisions rendues par les juridictions répressives en matière d'accidents de circulation lorsque ces décisions constatent le défaut ou l'insuffisance de l'assurance légalement prévue.

Art. 21.

Les victimes ou leurs ayants-droit sont déchus de tout droit à indemnité:

- a) s'ils s'abstiennent sciemment de fournir les renseignements utiles demandés par le Fonds, alors qu'il est acquis que ces renseignements étaient en leur possession;
- b) si, sans motif valable, ils laissent prescrire leur action contre l'auteur, les co-auteurs ou complices responsables de l'accident, ou y renoncent.

Art. 22.

L'omission des communications prévues à l'article 15 ainsi que toute mention inexacte dans les dénonciations, communications et notifications sont sanctionnées en cas de mauvaise foi par la déchéance du recours éventuel des victimes ou de leurs ayants-droit contre le Fonds.

Art. 23.

Au cas où le Fonds est saisi d'une demande d'indemnisation conformément à l'article 16 point 5 de la loi, il en informe immédiatement:

- a) l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident ou son représentant chargé du règlement des sinistres;
- b) l'organisme d'indemnisation de l'Etat membre où est établie l'entreprise d'assurances du véhicule ayant causé l'accident au cas où elle n'est pas établie au Grand-Duché de Luxembourg;
- c) la personne ayant causé l'accident, si elle est identifiée;

du fait qu'il a reçu une demande d'indemnisation de la part de la personne lésée et qu'il va répondre, dans un délai de deux mois à compter de la présentation de la demande.

Chapitre V - Des recours et subrogations

Art. 24.

1. Lorsque le Fonds a indemnisé dans le cadre de sa mission telle que définie à l'article 16 point 1 de la loi, les dommages résultant d'un accident causé par un véhicule non identifié dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg, il a une créance à concurrence des sommes payées à titre d'indemnisation sur le fonds de garantie de l'Etat membre sur le territoire duquel l'accident a eu lieu.

2. Lorsque le Fonds a indemnisé dans le cadre de sa mission telle que définie à l'article 16 point 3 de la loi, les dommages résultant d'un accident causé par un véhicule qui a son stationnement habituel dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg et dont l'entreprise d'assurances n'a pas pu être identifiée dans un délai de deux mois après l'accident, le Fonds a une créance à concurrence des sommes payées à titre d'indemnisation sur le fonds de garantie de l'Etat membre dans lequel le véhicule concerné a son stationnement habituel.

3. Lorsque le Fonds a indemnisé les dommages résultant d'un accident causé dans un Etat membre par un véhicule d'un pays tiers et dont l'entreprise d'assurances couvrant sa responsabilité n'a pas pu être identifiée dans un délai de deux mois après l'accident, le Fonds a une créance sur le fonds de garantie de l'Etat membre dans lequel l'accident a eu lieu.

Art. 25.

Dans les cas où un organisme d'indemnisation établi en conformité avec l'article 6 de la directive 2000/26/CE sur le territoire d'un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg a indemnisé une personne lésée résidente sur son territoire des dommages subis en raison d'un accident causé par un véhicule dont l'identification n'a pas été possible ou dont l'entreprise d'assurances n'a pas pu être identifiée dans un délai de deux mois après l'accident, le Fonds doit rembourser à cet organisme sur sa demande les sommes payées à titre d'indemnisation:

- a) si le Grand-Duché de Luxembourg est l'Etat membre où le véhicule a son stationnement habituel dans les cas où l'entreprise d'assurance n'a pas pu être identifiée
- ou
- b) si le Grand-Duché de Luxembourg est le lieu de l'accident dans les cas où le véhicule n'a pas pu être identifié ou est originaire d'un pays tiers.

Art. 25-1.

Lorsque le Fonds a indemnisé dans le cadre de sa mission telle que définie à l'article 16 point 2-1 de la loi du 16 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs, les dommages résultant d'un accident causé par un véhicule ayant son stationnement habituel dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg et exempté de l'obligation d'assurance en vertu de l'article 4 point b) de la Directive 1972/166/CEE, il fait valoir son droit au remboursement auprès du fonds de garantie de l'Etat membre où le véhicule a son stationnement habituel.

Art. 25-2.

Le Fonds rembourse au fonds de garantie établi dans un autre Etat membre, les sommes auxquelles ce dernier a droit après avoir indemnisé des personnes victimes d'un accident causé sur son territoire par un véhicule ayant son stationnement habituel au Grand-Duché de Luxembourg et exempté de l'obligation d'assurance en vertu du règlement grand-ducal pris en exécution de l'article 2 point 1 de la loi du 156 avril 2003 relative à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Art. 26.

1. Au cas où le Fonds a indemnisé au titre de l'article 16 point 5 de la loi une personne lésée par un véhicule assuré par une entreprise d'assurance établie dans un Etat membre autre que le Grand-Duché de Luxembourg, il demande le remboursement des sommes payées au titre de l'indemnisation à l'organisme d'indemnisation établi en conformité avec l'article 6 de la directive 2000/26/CE dans cet Etat membre.

2. Au cas où le Fonds a indemnisé dans les mêmes conditions une personne lésée par un véhicule assuré par une entreprise d'assurances établie sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg, il demande le remboursement des sommes payées au titre de l'indemnisation à cette entreprise.

Art. 27.

Le Fonds doit rembourser aux organismes d'indemnisation établis conformément à l'article 6 de la directive 2000/26/CE dans les autres Etats membres les sommes que ces organismes ont payées à titre d'indemnisation à des personnes dans les cas où l'entreprise d'assurances assurant le véhicule ayant causé l'accident est établie au Grand-Duché de Luxembourg et n'a pas respecté les obligations des points 1 et 6 de l'article 4 de la même directive.

Dans ce cas le Fonds est subrogé à concurrence des sommes remboursées au titre de l'alinéa précédent dans les droits de la personne lésée à l'encontre de la personne responsable de l'accident ou de l'entreprise d'assurances établie au Luxembourg couvrant sa responsabilité

Chapitre VI - Dispositions diverses

Art. 28.

Toute entreprise d'assurances membre du Fonds est tenue de fournir sans délai pour tout véhicule dont elle couvre la responsabilité civile les informations suivantes, au gestionnaire de la banque de données des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs:

- le numéro du châssis du véhicule
- le numéro d'immatriculation du véhicule
- la date de prise d'effet de la couverture d'assurance
- ~~Le numéro de police~~ l'identifiant de couverture
- le cas échéant la date à laquelle la couverture d'assurance a pris fin.

Le gestionnaire de la banque de données des véhicules routiers et de leurs propriétaires et détenteurs doit conserver ces informations pendant une durée de sept ans après que l'immatriculation du véhicule ou la couverture d'assurances a pris fin et les motifs de la cessation de la couverture.

Chapitre VII - Dispositions finales

Art. 28-1.

Les obligations incombant au Fonds en vertu de l'article 12 point d) ne s'appliquent qu'aux accidents survenus après le 10 juin 2007.

Art. 29.

Sans préjudice de l'article 33 de la loi, le règlement grand-ducal du 9 juin 1964 pris en exécution de la loi modifiée du 16 décembre 1963 portant création d'un Fonds Commun de Garantie Automobile est abrogé.

Art. 30.

Notre Ministre du Trésor et du Budget et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Version coordonnée du

Projet de règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 12 février 1867 sur le timbre mobile ;

Vu l'article 1^{er} de la loi du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules;

Vu l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Notre Ministre des Transports et de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons :

Art. 1^{er}.

~~Les taxes ci-après seront perçues lors de la présentation des demandes en obtention des documents requis pour la mise en circulation et la conduite des véhicules soumis à l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg et des cyclomoteurs:~~

- ~~1) 50 euros pour une demande en obtention d'un certificat d'immatriculation ou d'un certificat d'identification d'un véhicule, pour une demande en obtention d'un signe distinctif particulier ou pour une demande en obtention d'une autorisation ministérielle pour l'utilisation de plaques rouges;~~
- ~~2) 30 euros pour une demande en obtention d'un permis de conduire;~~

~~Les taxes ci-après seront perçues lors de la présentation des demandes en obtention des documents requis pour la mise en circulation et la conduite des véhicules soumis à l'immatriculation au Grand-Duché de Luxembourg et des cyclomoteurs:~~

- 1) 50 euros pour une demande en obtention
 - d'un certificat d'immatriculation ou d'un certificat d'identification d'un véhicule ;
 - d'un signe distinctif particulier ;
 - d'une autorisation ministérielle pour l'utilisation de plaques rouges ;
- 2) 30 euros pour une demande en obtention d'un permis de conduire ;
- 3) 24 euros pour une réutilisation d'un numéro d'immatriculation personnalisé ;
- 4) 200 euros pour une demande de réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé.

Art. 2.

La taxe prévue à l'article 1^{er} sous 2) est également perçue lors de la présentation des demandes d'admission à un réexamen en vue de l'obtention d'un permis de conduire, après échec partiel ou total à un examen antérieur ou en cas d'absence, sans excuse préalable, à un examen et lors de la présentation des demandes en obtention d'un double, d'une transcription, d'un échange et d'un remplacement d'un permis de conduire ainsi que pour la délivrance d'un permis de conduire dont la durée de validité ou l'usage sont restreints en vertu d'une décision judiciaire ou administrative.

Art. 3.

Les taxes prévues au présent règlement seront acquittées au moyen de timbres mobiles « Droit de Chancellerie » fournis par l'Administration de l'Enregistrement et des Domaines.

Les timbres mobiles seront apposés sur les demandes visées à l'article 1^{er} ci-dessus.

L'apposition et l'oblitération des timbres se feront exclusivement soit par les receveurs de l'Enregistrement, soit par les autorités ou organismes chargés de la délivrance des documents. L'oblitération se fera par l'apposition d'un cachet. Elle sera faite de telle manière que l'empreinte figure en partie sur la demande et en partie sur le timbre mobile.

Art. 4.

Le règlement grand-ducal du 31 mars 1965 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents requis pour la mise en circulation et la conduite de véhicules est abrogé.

Art. 5.

Notre Ministre des Transports et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Version coordonnée du

Projet de règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la [loi modifiée du 14 février 1955](#) concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques ;

Vu la [loi modifiée du 25 juillet 2015](#) portant création du système de contrôle et de sanction automatisés ;

Vu l'avis de la Chambre de commerce ;

Les avis de la Chambre des métiers, de la Chambre des salariés, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics et de la Chambre d'agriculture ayant été demandés ;

Notre Conseil d'Etat entendu,

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

CHAPITRE I.- LES MODALITES D'UTILISATION DES CINEMOMETRES

Art. 1^{er}.

L'appareil utilisé par la Police grand-ducale pour contrôler le dépassement des limitations réglementaires de la vitesse est le cinémomètre, qui peut se présenter sous forme fixe, mobile, portatif, muni d'un support ou fixé à l'intérieur d'un véhicule de service ou sur le pourtour extérieur de celui-ci.

Le prototype de chaque cinémomètre destiné à l'utilisation au Luxembourg doit faire l'objet d'une homologation préalable.

Chaque appareil doit en outre faire l'objet des contrôles initiaux et périodiques prévus par le présent règlement.

Art. 2.

Le cinémomètre doit répondre aux réglementations et normes communautaires ou, à défaut, aux normes prescrites par un des Etats membres de l'Union Européenne dont la législation nationale prévoit le cinémomètre comme appareil utilisé pour mesurer les excès de vitesse.

Pour chaque mesurage, le cinémomètre doit fournir sur un dispositif indicateur soit la vitesse mesurée, soit le code mentionnant une erreur due à une manipulation incorrecte ou un défaut de fonctionnement de l'appareil.

Le cinémomètre doit en plus permettre l'enregistrement des données mesurées. Toutefois, les cinémomètres en service au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement n'ont pas besoin

de répondre à la condition de l'enregistrement des données mesurées. L'indication de la vitesse mesurée est exprimée en kilomètres par heure (km/h).

Pour les cinémomètres, la vitesse prise en compte pour constater une infraction en matière de dépassement des limitations réglementaires de la vitesse est la vitesse dite retenue, qui se calcule à partir de la vitesse mesurée par le cinémomètre en appliquant les marges de tolérance définies à l'article 4, paragraphe 2.

Les éléments dont le démontage ou le réglage n'est pas nécessaire à la mise en oeuvre et à l'utilisation de l'appareil doivent être protégés notamment par des scellements destinés à recevoir une marque de vérification ou la marque d'identification du fabricant, de son représentant ou d'un réparateur mandaté à ces fins par le fabricant. Les commandes permettant la mise en oeuvre des cinémomètres doivent être extérieures aux éléments protégés de la façon.

CHAPITRE II.- L'HOMOLOGATION DES CINEMOMETRES

Art. 3.

Sur demande des fabricants d'appareils ou de leurs représentants la Société Nationale de Certification et d'Homologation (SNCH) procède à l'homologation des différents types de cinémomètre conformément aux modalités techniques et aux procédures à établir par le «ministre ayant dans ses attributions les Transports», ci-après dénommé le ministre. Elle peut, en cas de besoin, avoir recours à des organismes spécialisés pour procéder ou faire procéder aux essais et constatations requis en vue de l'homologation des cinémomètres.

L'homologation d'un type de cinémomètre est subordonnée à l'exécution ou à la certification d'essais permettant de mesurer la vitesse dans les limites des tolérances maximales d'erreur définies dans l'article 4.

En cas de conformité d'un type de cinémomètre aux dispositions du présent règlement et aux modalités fixées par le ministre, la SNCH y attribue un numéro d'homologation et délivre au fabricant ou à son représentant un titre d'homologation portant le même numéro. Lorsque le type d'appareil présenté n'est pas conforme aux dispositions de l'article 2 et du cahier des charges prévu au présent article, son homologation est refusée.

Sont admis à l'homologation les types de cinémomètres qui sont définis dans l'article 1er.

Art. 4.

La demande d'homologation d'un type de cinémomètre doit être adressée à la SNCH. Elle doit être accompagnée des pièces énumérées ci-après:

- une description détaillée du cinémomètre comportant tous les dessins et photographies utiles;
- un exposé technique complet du mode de fonctionnement, des opérations d'entretien et des procédures de calibrage et de vérification;
- un manuel d'utilisation destiné à être remis aux détenteurs;
- un spécimen de carnet métrologique devant être fourni au détenteur par le fabricant avec chaque appareil.

– une copie des documents d’homologation d’un autre Etat membre de l’Union européenne ou de l’Association européenne de libre-échange;

un manuel d’installation et d’utilisation du fabricant.

La demande d’homologation doit en outre être accompagnée d’un modèle représentatif du type de cinémomètre à homologuer ainsi que des moyens nécessaires pour procéder au calibrage et aux épreuves de conformité.

«La SNCH peut demander la fourniture de tous autres documents et pièces qu’elle juge utiles en vue de l’accomplissement de sa mission, dont notamment une attestation de l’organisme notifié d’un Etat membre de l’Union européenne ou de l’Association européenne de libre-échange certifiant que le type d’appareil répond aux réglementations et normes européennes ou une attestation des autorités compétentes du pays de fabrication du type d’appareil certifiant la conformité de celui-ci aux normes nationales afférentes.»

Le cinémomètre doit indiquer les vitesses mesurées dans les limites d’une marge de tolérance qui est de 3 km/h en plus ou en moins, lorsque la vitesse mesurée se situe entre 25 et 100 km/h, et qui est de 3 % en plus ou en moins, lorsque la vitesse mesurée dépasse 100 km/h.

Lorsque l’appareil est connecté au tachymètre équipant le véhicule et qu’il est destiné à mesurer la vitesse pendant que ce véhicule est en mouvement, les marges de tolérance indiquées ci avant restent d’application. Toutefois, les limites de marge de tolérance à appliquer à l’indication de vitesse mesurée sont de respectivement 7 km/h et 7 % en plus ou en moins.

La conception et le fonctionnement des cinémomètres doivent rendre impossible toute manipulation susceptible d’influer sur les valeurs à mesurer. Il ne doit pas être possible d’altérer le fonctionnement des cinémomètres par les interfaces de liaison ou de communication ou par des dispositifs complémentaires destinés à imprimer ou à enregistrer les résultats des mesures effectuées par les cinémomètres.

La SNCH procède ou fait procéder aux vérifications et essais requis.

Si les conditions du présent règlement sont remplies, la SNCH accorde l’homologation et délivre un certificat d’homologation conforme à un modèle approuvé par le ministre.

Le certificat d’homologation précise l’emplacement de la vignette prévue à l’article 10.

La SNCH dresse et tient à jour un relevé des types de cinémomètre homologués.

Art. 5.

Les prestations à fournir en vue de l’homologation d’un cinémomètre sont facturées par la SNCH au fabricant ou à son représentant ayant introduit la demande d’homologation. Le prix mis en compte est établi sur base du barème tarifaire approuvé par le ministre.

CHAPITRE III.- LES CONTROLES INITIAUX ET PERIODIQUES

Art. 6.

Tout cinémomètre doit être construit de façon à être et à rester conforme au type homologué.

Les cinémomètres sont soumis à un contrôle initial qui a lieu avant la mise ou remise en service de chaque appareil neuf, modifié ou réparé. L'objet de ce contrôle technique individuel consiste à établir la conformité de l'appareil au modèle homologué ainsi que son fonctionnement approprié.

Les cinémomètres font par ailleurs l'objet de contrôles périodiques à la demande de leurs propriétaires ou détenteurs. Ces contrôles ont lieu au plus tard tous les douze mois, à moins que le fabricant ne prévoie des contrôles à des intervalles plus rapprochés.

Toutefois, pour les cinémomètres fixes et mobiles, les deux premiers contrôles périodiques suivant la mise en service d'un instrument neuf peuvent être réalisés à intervalle de deux ans.

Art. 7.

La SNCH procède ou fait procéder aux contrôles initiaux et périodiques des cinémomètres. L'échéance de validité du dernier contrôle est indiquée de manière apparente sur le cinémomètre. L'inaptitude à l'usage d'un cinémomètre est également indiquée.

Les cinémomètres qui n'ont pas été présentés au contrôle périodique dans le délai réglementaire, ou dont l'inaptitude à l'usage a été constatée, ne peuvent pas servir dans le cadre des contrôles en matière de dépassement des limitations réglementaires de la vitesse.

La non-conformité des cinémomètres au type homologué peut entraîner le retrait temporaire ou définitif de l'homologation.

Les frais des contrôles initiaux et périodiques sont à charge des propriétaires ou détenteurs des cinémomètres. Ces frais sont facturés par la SNCH suivant un barème tarifaire approuvé par le ministre.

Art. 8.

Le contrôle initial comporte un examen de la conformité au type de cinémomètre approuvé. Les résultats dudit examen ainsi que la liste des essais éventuels doivent être inscrits dans le carnet métrologique.

Le cinémomètre doit être muni d'une plaque signalétique qui porte:

- la marque d'identification du fabricant ou de son mandataire et, le cas échéant, la dénomination du type de cinémomètre;
- le numéro et la date de l'homologation du type de cinémomètre.

Il doit être accompagné du carnet métrologique requis dans lequel toutes les indications relatives à l'identification de l'appareil, les opérations de contrôle effectuées, les résultats de ces contrôles et la nature d'éventuelles réparations subies par l'appareil doivent être portées. La SNCH est seule autorisée à faire des inscriptions dans le carnet métrologique.

Les vérifications périodiques des cinémomètres ont lieu à la diligence et aux frais du propriétaire ou détenteur de l'appareil.

Art. 9.

Ces vérifications périodiques comprennent les opérations suivantes:

- vérifier que le cinémomètre présenté est conforme à la réglementation en vigueur ainsi qu'aux inscriptions contenues dans le carnet métrologique;
- consigner les résultats de l'examen et des essais éventuels dans le carnet métrologique;
- apposer sur tout cinémomètre qui satisfait aux prescriptions de la réglementation la vignette prévue à l'article 10, paragraphe 1;
- apposer sur tout cinémomètre qui ne satisfait pas aux prescriptions de la réglementation la vignette prévue à l'article 10, paragraphe 2. et signaler au propriétaire ou détenteur les anomalies constatées.

Art. 10.

1. Le contrôle précédant la mise ou la remise en service ainsi que les contrôles périodiques sont sanctionnés par l'apposition d'une vignette de couleur verte qui porte l'inscription indélébile de la date avant laquelle la prochaine vérification périodique doit être effectuée.

La vignette porte le numéro de fabrication de l'appareil et le cachet de la SNCH ainsi que la mention «prochaine vérification avant le ...». Cette vignette est adhésive et son enlèvement doit entraîner sa destruction. Elle a la forme d'un carré de 5 centimètres de côté. Les caractères constituant la date ont une hauteur au moins égale à 5 millimètres.

2. Toute non-conformité au type homologué, toute défectuosité ainsi que tout fonctionnement inapproprié d'un cinémomètre est sanctionné par l'apposition d'une vignette de couleur rouge qui porte l'inscription: «cinémomètre inapte à l'usage» ainsi que la date du contrôle. Elle répond par ailleurs aux autres caractéristiques de la vignette prévue au paragraphe 1.

La remise en service d'un cinémomètre refusé à un contrôle antérieur requiert un nouveau contrôle donnant lieu à l'apposition d'une vignette conforme au paragraphe 1.

Art. 11.

Les cinémomètres qui n'ont pas été présentés au contrôle périodique dans le délai réglementaire doivent faire l'objet d'un nouveau contrôle à effectuer dans les conditions de l'article 9 en vue de leur remise en service.

CHAPITRE IV.- VERIFICATION DE L'INSTALLATION DU CINEMOMETRE SOUS FORME FIXE

Art. 12.

1. La SNCH procède ou fait procéder à la vérification de l'installation du cinémomètre sous forme d'instrument autonome du genre fixe ~~ou mobile~~ sur demande du fabricant ou de son mandataire qui a installé ledit instrument.

2. La vérification de l'installation porte sur le réglage du positionnement de l'instrument ou de ses capteurs. Elle est réalisée lors de la première installation du cinémomètre sur le site, puis après chaque intervention ou remplacement du cinémomètre affectant le positionnement.

Lorsque le cinémomètre est conçu pour mesurer la vitesse moyenne des véhicules entre deux points, le tronçon de route déterminé à contrôler est à approuver préalablement par la SNCH après que la distance du parcours a été déterminée sur base d'une méthode scientifiquement reconnue et applicable au niveau international, à savoir à l'aide d'un odomètre avec lequel le tronçon est mesuré afin de pouvoir estimer une erreur moyenne totale sur la longueur du tronçon. Le tronçon sera mesuré dans les deux directions, sur la voie la plus courte.

Si le cinémomètre a subi le contrôle initial ou le contrôle périodique sur le site d'installation, il est dispensé de la vérification de l'installation.

3. A l'issue de la vérification de l'installation, un certificat d'installation est délivré par la SNCH.

CHAPITRE V.- DISPOSITION FINALE

Art. 13.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre de l'Intérieur et Notre Ministre de la Justice sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Mémorial et qui entrera en vigueur le 1er novembre 2002.

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 règlement grand-ducal modifiant

- 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
- 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;
- 3° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers;
- 4° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points;
- 5° le règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes;
- 6° le règlement grand-ducal modifié 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 (RGD CNPD);
- 7° le règlement grand-ducal 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;
- 8° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonds de garantie automobile ;
- 9° le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
- 10 °règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation routière

Le présent avant-projet de règlement propose la création d'une taxe de réservation de numéro personnalisé d'un montant de 200 euros. Cette taxe ne sera pas remboursée même si la réservation devient invalide du fait de l'expiration d'un délai de 12 mois sans que le demandeur ait fait procéder à l'immatriculation du véhicule avec le numéro réservé au demandeur. Si la proposition de cette taxe est susceptible de créer une recette pour l'État, il est difficile de prévoir le nombre de demandeurs à ce nouveau système. En effet, l'objectif de cette taxe est d'abord de dissuader les réservations abusives et massives, qui ont pour seul effet de bloquer l'attribution de centaines de numéros personnalisés aux autres citoyens ainsi que de créer un épineux contentieux administratif de la part

des titulaires de numéros insatisfaits ou ne comprenant pas le fonctionnement du système d'attribution de numéros personnalisés. Compte tenu du fait que la création de cette taxe est accompagnée de plusieurs autres mesures modifiant profondément le système d'attribution de numéros personnalisés (par exemple limitation de la réservation à une année pour tous au lieu de trois ans auparavant, en principe), il est à ce stade du projet tout à fait incertain d'émettre des projections de chiffre. À première vue, il semble cependant certain que le nombre de réservations de numéros d'immatriculation personnalisés devrait fortement chuter.

Une autre mesure de type financière concerne la réduction du tarif du forfait journalier de location d'un jeu de plaques rouges dans le tableau des tarifs prévu à l'article 42 du règlement du 26 janvier 2016 relatif à la réception et à l'immatriculation des véhicules routiers. Auparavant d'un montant de 62,61 euros, le montant de cette location s'élève à présent à 25,64 euros. Il convient de noter que cette adaptation de tarif va de pair avec une adaptation du service, étant donné qu'il est proposé que le délai de location ne peut pas dépasser 15 jours, alors que ce délai n'est jusqu'à présent pas encadré dans la pratique. Même si ce montant est alloué à la SCNA, indirectement ces produits impactent les recettes de l'État par la refacturation des services prestés par la SNCA pour l'État.

Le tableau des avertissements taxés fait l'objet de plusieurs changements.

D'une part, plusieurs rubriques sont abrogées pour être transférées et regroupées sous le projet de règlement grand-ducal relatif aux transports et circulations exceptionnels soumis à des autorisations spéciales sur les voies publiques, qui constituera la zone N du catalogue. À l'occasion de ces modifications, le montant des avertissements de certaines infractions sera augmenté, de 145 pour les infractions abrogées sous la zone A à 500 euros pour le libellé dans la zone N.

D'autre part, à la rubrique 12bis, les infractions 03 et 04, entraînant la délivrance d'un avertissement taxé d'un montant respectif de 145 et de 250 euros, sont insérées pour le dépassement de masse dans la limite de 10% sans qu'une autorisation spéciale ne puisse être établie pour le transport sanctionné. L'infraction 03 vise les véhicules ou ensembles de véhicules couplés en dessous d'une masse maximale autorisée de 4250kg, d'habitude utilisés par des particuliers, tandis que l'infraction 04 vise les véhicules dépassant cette masse et utilisés souvent pour le transport commercial de chose ou de personnes. Pour cette raison, le montant de l'avertissement est plus élevé pour l'infraction 04 et un retrait de 2 points est prévu, par conformité avec le point 30) du tableau de l'article 2bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

À la rubrique 14, une infraction relative à l'absence de certificat de contrôle technique du véhicule traîné est abrogée, compte tenu du fait que le certificat n'est plus exigé. D'autres libellés sont reformulés pour inclure le titulaire du certificat d'immatriculation, ce qui ne va pas forcément entraîner une augmentation des avertissements taxés, mais devraient améliorer le fonctionnement du système de sanction en désignant plus exactement l'auteur de l'infraction.

À la rubrique 43bis du même tableau, une nouvelle infraction 38 est insérée, prévoyant une taxe de 74 euros pour le non-équipement d'un fanion de sécurité visible à un véhicule traîné par un cycle.

À la rubrique 70 du même tableau est créée une nouvelle infraction 20, prévoyant une taxe de 24 euros pour défaut de présentation du rapport technique établi par un Service technique aux fins d'une réception nationale ou d'une réception nationale individuelle.

À la rubrique 172 du même tableau est créée une nouvelle infraction pour les véhicules immatriculés à l'étranger et non couverts par un certificat de contrôle technique valable lors d'un contrôle au Luxembourg. Cette infraction est sanctionnée d'une amende de 145 euros et d'un retrait de 2 points sur le permis de conduire.

s



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :

Projet de règlement grand-ducal modifiant

1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques;
2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers;
3° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 sur le contrôle technique des véhicules routiers;
4° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points;
5° le règlement grand-ducal modifié du 16 juin 2011 concernant les modalités et les sanctions relatives à l'installation et l'utilisation des tachygraphes;
6° le règlement grand-ducal modifié 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 (RGD CNPD);
7° le règlement grand-ducal 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;
8° le règlement grand-ducal modifié du 11 novembre 2003 relatif au fonds de garantie automobile ;
9° le règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981 ayant pour objet la fixation et la perception des taxes sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules
10 ° règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des appareils automatiques capables à détecter des infractions relatives à la législation 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 :

Compléter la transposition de la directive modifiée 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules en intégrant le titulaire du certificat d'immatriculation dans toutes les matières du Code de la Route.
Intégrer les règlements européens relatifs aux procédures de réception ou d'homologation et de catégorisation des véhicules routiers.
Simplifier la procédure d'immatriculation et du contrôle technique.
Mettre à jour la documentation administrative relative aux véhicules routiers.

Autre(s) Ministère(s) /
Organisme(s) / Commune(s)
impliqué(e)(s)

Ministère de la Justice
Ministère de la Digitalisation
Ministère des Finances

Date :

08/02/2022



Mieux légiférer

1 Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles :
Ministère de la Justice
Ministère de la Digitalisation
Ministère des Finances

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) via la création d'une taxe de 200 euros lors de la réservation d'un numéro d'immatriculation personnalisé



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)

Le montant de la taxe de réservation d'un numéro de série courante de 50 euros.
La taxe pour une réservation de numéro personnalisé de 200 euros, et 24 euros pour une réutilisation de ce numéro.

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 ?

Saisine des données techniques du véhicule 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, d'homologation au niveau national, 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 ?

Automne 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 règlement grand-ducal 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)