

Projet de loi modifiant

- a) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;
- b) la loi modifiée du 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.

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

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du et celle du Conseil d'Etat du portant qu'il n'y a pas lieu à un second vote ;

Avons ordonné et ordonnons:

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

Article I^{er}

Dans la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, le terme « ministre des Transports » est remplacé par le terme « ministre ayant les Transports dans ses attributions. »

Article II

L'article 2 de la même loi est modifié comme suit :

1. La phrase introductive du premier alinéa du paragraphe 1^{er} est remplacée par le libellé suivant :

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

2. Un alinéa nouveau est inséré après le premier alinéa du paragraphe 1^{er}, avec la teneur suivante :

« Dans les mêmes conditions, le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou son délégué peut restreindre l'emploi des permis de conduire à un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

1. les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
2. le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,
3. le trajet effectué par la personne concernée pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec elle, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle,

sans préjudice quant à d'autres restrictions quant à l'emploi du permis de conduire s'imposant dans les conditions sous 4) de l'alinéa précédent. »

3. L'alinéa premier du paragraphe 5 est complété *in fine* par la phrase suivante:

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

4. Aux première et deuxième phrases de l'alinéa trois du même paragraphe 5, le terme « taxe sur les véhicules automoteurs » est remplacé par « taxe sur les véhicules routiers ».

Article III

Le premier alinéa du paragraphe 2 de l'article 2bis de la même loi est remplacé par le libellé suivant :

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

1)	l'homicide involontaire en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	6 points
2)	le fait de commettre comme conducteur ou propriétaire d'un véhicule un des délits prévus à l'article 12	6 points
3)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme délit en vertu de l'article 11bis	6 points
4)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum	4 points
5)	les coups et blessures involontaires en relation avec une ou plusieurs infractions à la présente loi ou aux dispositions réglementaires prises en son exécution	4 points
6)	– la conduite d'un véhicule sans être titulaire d'un permis de conduire valable pour la catégorie de véhicule en cause ou dans l'une des situations visées au premier alinéa du chiffre 13. de l'article 13,	

	– le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule par une personne non titulaire d'un permis de conduire valable	4 points
7)	la mise en circulation ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque, sans que la responsabilité civile à laquelle ce véhicule peut donner lieu, soit couverte	4 points
8)	le délit de fuite	4 points
9)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un véhicule ainsi surchargé, conduit par un tiers	4 points
10)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré	4 points
11)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou d'au moins 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, sans atteindre respectivement 0,8g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
12)	la conduite ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la conduite d'un véhicule, par une personne qui présente des signes manifestes d'influence de l'alcool, même si le taux d'alcool est inférieur à 0,5 g d'alcool par litre de sang ou à 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré, ou s'il n'a pas été possible de déterminer un taux d'alcoolémie pour les personnes dont question à l'alinéa 6. du paragraphe 2 de l'article 12, ces taux sont ramenés respectivement de 0,5 g à 0,2 g d'alcool par litre de sang et de 0,25 mg à 0,10 mg d'alcool par litre d'air expiré	2 points
13)	le dépassement de la limitation réglementaire de la vitesse considéré comme contravention grave en vertu de l'article 7, autre que celle visée au point 4) ci-avant	2 points
14)	la conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés muni d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur, la mise en circulation d'un tel véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés	2 points

15)	l'omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires qui viennent de la droite ou qui viennent en sens inverse pour continuer en ligne droite ou pour obliquer vers la droite, ou l'inobservation d'un signal B, 1, d'un signal B, 2a ou d'un signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou d'un signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale	2 points
16)	l'omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité	2 points
17)	l'inobservation de l'interdiction de dépasser et la tentative de dépassement interdit	2 points
18)	l'infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs	2 points
19)	l'inobservation d'un signal C, 1a	2 points
20)	l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes par les conducteurs de véhicules qui circulent en dehors d'une agglomération	2 points
21)	la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque ou le fait, comme propriétaire ou détenteur, de tolérer la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou couvert par un certificat de contrôle technique valable	2 points
22)	le défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6 ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation	2 points
23)	le défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de porter la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou le fait, pour le conducteur d'un véhicule automoteur de transporter un mineur qui, selon le cas, ne porte pas la ceinture de sécurité de façon réglementaire ou n'est pas placé de façon réglementaire dans un dispositif de retenue homologué	2 points
24)	le défaut pour le conducteur d'un motocycle, d'un cyclomoteur ou d'un véhicule assimilé à l'une de ces catégories de véhicules de porter de façon réglementaire un casque de protection homologué ou le fait pour le conducteur d'un de ces véhicules de transporter un mineur qui ne porte pas de façon réglementaire un casque de protection homologué	2 points
25)	- l'utilisation d'un équipement téléphonique à usage du conducteur qui n'est pas fixé solidement dans le véhicule ou intégré au casque de protection - le fait pour le conducteur utilisant un équipement téléphonique de lâcher le volant ou le guidon d'une main autrement que pour les opérations de mise en service ou d'arrêt de cet équipement, dès que le véhicule conduit est en mouvement	

	- l'utilisation par le conducteur d'un véhicule en mouvement d'un équipement téléphonique qui ne lui permet pas de garder les deux mains au volant ou au guidon pendant l'écoute et la communication	1 point
--	--	---------

Article IV

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

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

1. l'augmentation du nombre de remorques ou de véhicules traînés pouvant être tractés par un véhicule automoteur routier;
2. l'augmentation, pour des cas exceptionnels, des maxima légaux des dimensions ou des masses des véhicules routiers;
3. l'emploi de signaux acoustiques spéciaux sur des véhicules routiers pour des usages ou des services déterminés;
4. le maintien en service d'autobus et d'autocars sans l'observation de certaines dispositions à édicter par règlement d'administration publique;
5. la dispense pour certains véhicules routiers appartenant à l'État de porter le signe d'identité spécial qui pourra être prescrit pour ces véhicules;
6. l'usage, sur les véhicules routiers, de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux ainsi que de plaques, de numéros ou de signes d'identification spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile;
7. les compétitions sportives sur les voies publiques;
8. la faculté de frapper, lors du remplacement du moteur ou d'une partie du moteur, du châssis ou d'une partie du châssis d'un véhicule routier, dans le nouveau moteur, dans le nouveau châssis ou dans la nouvelle pièce le numéro de fabrication de la pièce remplacée ou un autre numéro;
9. l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg. »

Article V

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

« Un règlement grand-ducal déterminera les matières suivantes :

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

4. le fonctionnement d'un système de contrôle pour véhicules automoteurs et remorques.

Article VI

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

1. La phrase introductive de l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} est remplacée par le libellé suivant:

« Sans préjudice des dispositions ci-dessous relatives au contrôle technique périodique, le contrôle technique d'un véhicule routier a lieu: »

2. Le point sous 4° du même alinéa 2 est remplacé par le libellé suivant :

« 4° dans le cas d'une transformation du véhicule de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité, soit sur le certificat d'immatriculation ; »

3. Un nouvel alinéa est ajouté entre les alinéas 3 et 4 du paragraphe 1^{er} avec le libellé suivant :

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

4. Le nouvel alinéa 6 du paragraphe 1^{er} est remplacé par le texte suivant:

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

a) le véhicule est encore couvert par un certificat de contrôle technique en cours de validité pour une durée résiduelle d'au moins six semaines;

b) la transformation du véhicule ne donne pas lieu au changement d'une donnée du certificat d'immatriculation;

c) le véhicule ne fait pas l'objet d'une transcription au nom d'un autre propriétaire ou détenteur;

d) la transformation a été réalisée selon les règles de l'art et conformément aux exigences techniques pertinentes par un expert-technicien dans un atelier de transformation légalement établi dans un État membre de l'Espace Économique Européen et pouvant justifier, dans ce pays, d'une autorisation de commerce pour procéder à des réparations ou à des transformations de véhicules routiers.

e) la transformation est documentée par une «Attestation de transformation», dont le modèle et les modalités de délivrance sont fixés par règlement grand-ducal. »

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

« - ni sur le trajet emprunté pour l'importation d'un véhicule; »

Article VII

L'article 6 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est complété infini par un nouveau point c) libellé comme suit :

« c) Les candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police revêtus de leur uniforme sont habilités dans le cadre d'exercices pratiques en matière de circulation et de stages pratiques en unité, à donner aux usagers des injonctions telles que arrêtées par voie de règlement grand-ducal. »

Article VIII

L'article 7 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, est remplacé par le libellé suivant :

« **Art. 7.** Les infractions aux prescriptions édictées en vertu des articles 1, 4 et 5 et aux conditions fixées dans les autorisations individuelles délivrées ou aux prescriptions spéciales édictées conformément à l'article 3, ainsi qu'aux interdictions de circuler ordonnées sur la base de l'article 3 de la présente loi, sont punies d'une amende de 25 à 250 euros.

Toutefois, l'amende est de 25 à 500 euros pour les contraventions suivantes, appelées contraventions graves:

- vitesse dangereuse selon les circonstances;
 - inobservation de la limitation réglementaire de la vitesse, la vitesse constatée étant :
 - supérieure à plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, à plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou à plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute,
 - supérieure à plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum,
- sans préjudice des dispositions du chiffre 3. de l'article 11 bis;
- omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant de la droite;
 - omission aux intersections de céder le passage aux usagers prioritaires venant en sens inverse et continuant en ligne droite ou obliquant vers la droite;
 - inobservation du signal B,1, du signal B,2a, du signal lumineux rouge ou rouge clignotant ou du signal lumineux blanc ou jaune à barre horizontale;
 - inobservation du signal C,1a ;
 - omission de céder le passage aux piétons à un endroit où ils ont la priorité;
 - inobservation de l'interdiction de dépasser et tentative de dépassement interdit;
 - défaut de maintenir une distance inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération ;

- infraction aux prescriptions spéciales concernant la circulation sur les autoroutes et les routes pour véhicules automoteurs;
- inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué
- conduite d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés munis d'un ou de plusieurs pneumatiques défectueux ou de pneumatiques de structures incompatibles ou fait, pour le propriétaire ou le détenteur, de tolérer la conduite d'un tel véhicule ou ensemble de véhicules couplés;
- mise en circulation ou tolérance, par le propriétaire ou le détenteur, de la mise en circulation d'un véhicule automoteur ou d'une remorque qui n'est pas régulièrement immatriculé ou qui n'est pas couvert par un certificat de contrôle technique valable, dans la mesure où ce certificat est requis;
- défaut de suivre les injonctions des membres de la police grand-ducale, des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police visés au point c) de l'article 6 ou des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises qui règlent la circulation .

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

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

Article IX

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

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

Article X

A l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sont apportées les modifications suivantes :

1. Au paragraphe 2, l'alinéa 4. est remplacé par le libellé suivant :

« 4. Sera punie d'une amende de 25 à 500 euros, toute personne qui, même en l'absence de signes manifestes d'influence de l'alcool, aura conduit un véhicule ou un animal, si elle a consommé des boissons alcooliques en quantité telle que

- le taux d'alcool est d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré
- le taux d'alcool est d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré. »

2. A l'alinéa 1. du paragraphe 4, le tableau est remplacé par le tableau suivant :

«

<i>Substance</i>	<i>Taux (ng/mL)</i>
THC	1
Amphétamine	25
Méthamphétamine	25
MDMA	25
MDA	25
Morphine (libre)	10
Cocaïne	25
Benzoylécgonine	25

»

3. Au point 2. du paragraphe 4, un nouvel alinéa est inséré entre l'alinéa 1^{er} et l'alinéa 2 qui prend la teneur suivante:

« Toutefois, les membres de la police grand-ducale ne procèdent pas aux tests visés sous a) dans les cas suivants :

1. en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus sous 10. ;
2. en cas d'accident de circulation qui aura causé des dommages corporels ;
3. si l'indice grave visé sous 2. consiste en ce que la personne concernée
 - reconnaît l'usage d'une ou de plusieurs des substances prévues à l'alinéa 1 dans les douze heures précédant le test,
 - est en train de consommer une ou plusieurs des substances prévues à l'alinéa 1,
 - est en possession d'une ou de plusieurs des substances prévues à l'alinéa 1 ou de matériel de consommateur. »

4. L'alinéa 3. du paragraphe 4 est complété *in fine* par le texte suivant:

« Si la personne concernée n'est pas apte à se soumettre aux tests visés sous 2., elle devra se soumettre à une prise de sang ou, dans l'impossibilité constatée par un médecin de ce faire, à un examen médical à l'effet de constater si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues sous 1.. »

5. L'alinéa 9. du même paragraphe 4 sera reformulé comme suit :

« 9. Pourra aussi être astreint à ces mêmes vérifications le piéton qui, présentant un indice grave visé sous 2. du présent paragraphe, aura circulé sur la voie publique et aura été impliqué dans un accident de la circulation. ».

6. Au même paragraphe 4, la première phrase de l'alinéa 10. est remplacée par le libellé suivant :

« 10. Le procureur d'Etat peut requérir les membres de la Police grand-ducale de soumettre, aux dates et heures et sur les voies publiques qu'il déterminera, tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal aux tests visés sous 2., même en l'absence de tout indice grave visé au même alinéa et en l'absence d'accident. »

7. Au même paragraphe 4, un alinéa 13. nouveau est inséré entre les alinéas 12. et 13. avec le libellé suivant :

« 13. S'il n'a pas été possible de déterminer si l'organisme comporte la présence d'une des substances prévues sous 1., les peines prévues au paragraphe 1^{er} s'appliqueront à tout conducteur d'un véhicule ou d'un animal, ainsi qu'à tout piéton impliqué dans un accident, qui aura présenté des signes manifestes de consommation de l'une ou plusieurs de ces substances, cette consommation ayant rendu ou pouvant rendre dangereuse la circulation sur la voie publique. »

8. L'ancien alinéa 13. du même paragraphe 4 est renuméroté 14..

Article XI

L'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 1ter. est remplacé par le libellé suivant :

« 1ter. Le juge qui prononce une interdiction de conduire peut excepter de ladite interdiction un ou plusieurs des trajets limitativement énumérés ci-après :

- 1) les trajets effectués dans l'intérêt prouvé de la profession de la personne concernée,
- 2) le trajet le plus court effectué entre le domicile de la personne concernée et son lieu de travail et le retour,
- 3) le trajet effectué par la personne concernée pour déposer ou reprendre l'enfant qui vit en communauté domestique avec elle, auprès d'une tierce personne à laquelle elle est obligée de le confier afin de pouvoir s'adonner à son occupation professionnelle. »

2. Le paragraphe 2bis. est renuméroté 2.

3. Les paragraphes 10 à 14 sont renumérotés 9 à 13.

Article XII

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

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

Article XIII

La première phrase de l'alinéa 1^{er} de l'article 16 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est remplacée par le texte suivant :

« **Art. 16.** Si le contrevenant, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg, ne s'acquitte pas de l'avertissement taxé sur le lieu même de l'infraction, il doit verser soit aux membres de la police grand-ducale, soit aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels, en vue de la consignation de cette somme auprès de la caisse de consignation conformément à la loi du 29 avril 1999 sur les consignations auprès de l'Etat. ».

Article XIV

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

1. A l'alinéa premier du paragraphe 1^{er}, le point 1) est complété par le libellé suivant :

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

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

« 5) après une constatation de la part de la police grand-ducale, il se révèle que la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours. ».

3. A l'alinéa 2 du même paragraphe 1^{er}, le point 1) est complété par le libellé suivant :

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

2. Modification de la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Article XV

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

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

Article XVI

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures

Claude WISELER

Le Ministre de l'Intérieur et
à la Grande Région

Jean-Marie HALSDORF

Le Ministre de la Justice

François BILTGEN

Exposé des motifs

Concerne : projet de loi modifiant

- c) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;**
- d) 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.**

I. Considérations générales

Conformément à la déclaration gouvernementale de 2009, « *le Gouvernement est déterminé à continuer sa politique en matière de sécurité routière. Depuis 2001, le Luxembourg a réussi à diminuer le nombre des accidents mortels de 50% en alternant les mesures préventives et répressives qui doivent être poursuivies* ».

Le présent projet de loi s'inscrit dans le cadre de la politique gouvernementale en matière de sécurité routière et vise à apporter plusieurs modifications à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière, modifications qui ont pour objectif de renforcer d'avantage la lutte contre l'insécurité routière.

Parmi les mesures préconisées, il y a lieu de mentionner :

- la révision du barème des infractions routières donnant lieu à un retrait de points dans le cadre du système du permis à points ; à cet égard, l'accent est mis sur les infractions qui sont réputées être à l'origine des accidents graves de la route, en l'occurrence, la vitesse excessive, la conduite sous l'emprise d'alcool, de drogues ou de médicaments ainsi que le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque de protection
- la modification des dispositions relatives au dépistage de stupéfiants dont notamment l'adaptation des seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier sous l'influence de drogues est considérée comme infraction
- le réagencement des mesures de retrait administratif et judiciaire du permis de conduire.

A relever que les mesures préconisées bénéficient de l'appui des acteurs nationaux en matière de sécurité routière qui ont été associés à la phase d'élaboration du présent projet. Dans ce contexte, il y a également lieu de relever que le ministère du Développement durable et des Infrastructures, le ministère de la Justice et le parquet général se sont concertés au sujet du nombre élevé de délits routiers à traiter par les juridictions. A cette occasion plusieurs pistes ont été cernées pour « détribunaliser » certaines infractions ; les mesures à prendre pour atteindre cet objectif feront l'objet d'un projet séparé dès accord des acteurs concernés.

Le présent projet de loi a également comme objet de

- modifier certaines dispositions relatives aux plaques rouges
- créer la base légale permettant au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile

- créer la base légale pour permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg
- créer la possibilité, dans le cas de la transcription, au nom d'un propriétaire résidant au Grand-Duché de Luxembourg, d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique européen, de renoncer sous certaines conditions au contrôle technique.

Finalement, le présent projet de loi a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées par la pratique.

II. Commentaire des articles

Ad) art. I^{er}

L'article 1^{er} de la loi en projet a pour objet de remplacer les termes « ministre des Transports » par « ministre ayant les Transports dans ses attributions », et ce afin de prendre en considération la répartition des compétences entre les différents membres du Gouvernement.

Ad) art. II

1. Le paragraphe 1^{er} de l'article 2, traitant des mesures administratives que le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut prendre dans certaines conditions à l'égard des titulaires et demandeurs de permis de conduire, est complété par un alinéa nouveau, à insérer après le premier alinéa de ce même paragraphe, avec comme objectif de porter des précisions quant à la possibilité de restreindre l'emploi du permis de conduire par la voie administrative.

En effet, afin de renforcer l'effet dissuasif de la mesure administrative dont question, il est proposé d'énoncer de façon limitative les trajets qui peuvent, le cas échéant, être exemptés d'une mesure administrative de retrait du permis de conduire. Il s'agit en l'espèce, des trajets que la personne concernée est amenée à effectuer pour préserver son activité professionnelle.

A relever qu'en s'engageant sur cette voie, le Gouvernement s'est inspiré de la situation prévalant sur ce plan dans d'autres pays. Il s'avère que dans la quasi-totalité des pays consultés soit des mesures administratives de retrait ou de restriction du permis de conduire ne sont pas prévues par la législation nationale soit, au cas où cette possibilité est donnée, des modulations du droit de conduire pour tenir compte de la situation personnelle de la personne concernée constituent la rare exception et sont appliquées de manière très restrictive respectivement aux seuls conducteurs professionnels ou pour tenir compte des besoins professionnels du permis de la personne concernée. Le tableau figurant en annexe I de la présente, reflète ce constat.

Finalement, il est précisé que les restrictions administratives de l'emploi du permis de conduire dans les limites préconisées, ne portent pas préjudice à d'éventuelles limitations du droit de conduire, le cas échéant plus restrictives, qui pourraient s'imposer pour des raisons d'ordre médical.

2. A l'alinéa premier du paragraphe 5 de l'article 2, il y a lieu de distinguer entre les plaques d'immatriculation et les signes distinctifs particuliers déjà mentionnés dans le texte actuel, tout en évoquant en sus les plaques rouges qui constituent aussi des éléments d'identification d'un véhicule tout en se distinguant tant des plaques d'immatriculation courantes que des signes distinctifs particuliers.

3. Aux première et deuxième phrases de l'alinéa 3, la terminologie en matière de taxes est adaptée à celle introduite par la loi du 22 décembre 2006 promouvant le maintien dans l'emploi et définissant des mesures spéciales en matière de sécurité sociale et de politique de l'environnement.

Ad) art. III

Le présent article a comme objet de modifier le paragraphe 2 de l'article 2bis, s'agissant du barème des infractions donnant lieu à une réduction de points dans le cadre du système du permis à points.

Tant l'analyse des bilans des accidents routiers des années écoulées que la nature et l'évolution des infractions répertoriées dans le système du permis à points révèlent que :

1. la vitesse et l'alcool constituent les principales causes (présumées) des accidents
2. le nombre des infractions et surtout celui des infractions susvisées est en augmentation
3. le nombre des récidivistes est en hausse
4. la majorité des pertes de points sont liées à l'excès de vitesse (50%) et à l'abus d'alcool (14%), suivis par le non-port de la ceinture de sécurité (5%).

S'y ajoute que le barème luxembourgeois des réductions de points est en général moins sévère que celui de la France et de l'Espagne, qui appliquent un système de permis à points similaire à celui du Luxembourg.

Sur base de ces constats, il est proposé d'adapter le barème des infractions en augmentant le nombre de points à retirer pour les infractions ayant un grand impact sur la sécurité routière, d'une part, et de le compléter par des nouvelles infractions dont les effets négatifs sur la conduite en toute sécurité ne restent plus à démontrer, d'autre part.

Les infractions visées sont la conduite en état d'ivresse ou sous l'influence d'alcool, de drogues ou de médicaments, l'excès de vitesse qualifié de « délit de grand vitesse » ainsi que le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque de protection, infractions pour lesquelles le nombre de points est augmenté.

Le barème est par ailleurs complété par sept nouvelles infractions, à savoir :

- l'excès de vitesse donnant lieu au retrait immédiat du permis de conduire par la Police grand-ducale
- l'inobservation du signal routier « Accès interdit »
- l'inobservation d'une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire d'au moins deux secondes entre des véhicules circulant en dehors d'une agglomération
- le téléphone au volant (trois types d'infractions).

Le tableau figurant en annexe II de la présente renseigne sur les réductions de points dans les pays qui ont un système de permis à points comparable à celui du Luxembourg et donne un

aperçu détaillé des adaptations et modifications qu'il est proposé d'apporter au barème actuel des infractions.

Ad) art. IV

La phrase introductive de l'article 3 est modifiée conformément au commentaire relatif à l'article 1er ci-dessus.

Il y a quelques années d'ici, la notion du "véhicule routier", qui est la définition communément adoptée pour désigner un véhicule destiné à circuler sur la voie publique, a été introduite de manière générale dans le Code de la Route. Depuis lors, à chaque fois qu'un article du Code de la Route ou de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est modifié pour une raison ou une autre, il est profité de l'occasion pour mettre à jour l'article en question, dans le but d'y faire figurer la notion standard "véhicule routier" partout où cela est indiqué. Dans le cas présent, sont affectés les points 1., 2., 3., 5., 6., 8., et 9. de l'article 3.

Les points suivants méritent un commentaire supplémentaire:

- Point 2: Le terme « poids » est remplacé par le terme « masses », ceci pour être conforme à la terminologie utilisée dans les directives de l'Union européenne.
- Point 6: La base légale est créée pour permettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions d'autoriser, en plus de signes distinctifs particuliers pour des besoins spéciaux et de signes d'identification spéciaux pour des usages et services déterminés, pour lesquels une base légale existe déjà aujourd'hui, l'utilisation de plaques ou de numéros spéciaux pour des usages et des services déterminés ou pour la préservation du patrimoine automobile. Ceci vaut notamment pour les plaques d'immatriculation "historiques", qui étaient le standard à l'époque où un véhicule a été fabriqué respectivement mis en circulation pour la première fois (p.ex. les plaques où le signe national 'L' était intégré avec le numéro d'immatriculation sur la plaque elle-même). Un autre cas d'exemple est celui où en relation avec une réunion internationale tenue au Luxembourg, les véhicules officiels doivent, notamment pour des raisons de sécurité, être munis de plaques et de numéros spéciaux permettant une identification rapide et non équivoque de ces véhicules et de leurs passagers.
- Point 9: La base légale est créée pour permettre l'immatriculation, dans des cas exceptionnels, de véhicules routiers au nom de personnes non résidentes au Luxembourg ou ne pouvant pas justifier d'une adresse valable au Luxembourg. Les règles d'exécution de cette disposition légale se retrouvent aux dispositions du paragraphe 9. de l'article 92 et du point 2.6. du paragraphe 2. de l'article 94 du projet de règlement grand-ducal modifiant e.a. l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Ad) art. V

Le présent article vise à remplacer l'article 4 pour tenir compte de l'arrêt du 6 mars 1998 de la Cour Constitutionnelle retenant que les termes de l'article 36 de la Constitution s'opposent à

ce qu'une loi attribue l'exécution de ses propres dispositions à une autorité autre que le Grand-Duc et que la fixation des mesures générales d'exécution d'une loi, notamment par voie de règlement ministériel, est dès lors contraire à la Constitution. En conséquence, il est précisé que les matières visées par ledit article font l'objet d'un règlement grand-ducal ce qui, à l'heure actuelle, est déjà le cas.

A cette même occasion, la disposition prévoyant la fixation des prix des leçons des instructeurs de conduite automobile par voie réglementaire est supprimée. Cette disposition est devenue obsolète suite au règlement grand-ducal du 12 mai 2011 modifiant le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs (libéralisation des tarifs des auto-écoles).

Ad) art. VI

1. A la phrase introductive de l'alinéa deux du paragraphe 1^{er} de l'article 4bis, il n'est plus fait référence au « sixième alinéa » qui traite le contrôle technique périodique, mais il est proposé d'utiliser le terme général « ci-dessous » pour parer à l'obligation de modifier la référence lors de tout remaniement éventuel des alinéas précédant les dispositions relatives au contrôle technique périodique, remaniement tel que celui proposé au point 3. du présent article.

2. Jusqu'à présent, le point 4^o de l'alinéa deux de l'article 4bis de la loi prescrivait le contrôle technique d'un véhicule routier dans le cas d'une transformation d'un véhicule routier de nature à en modifier une des caractéristiques techniques figurant soit sur le procès-verbal de réception, soit sur le certificat de conformité. Il est proposé d'y ajouter le certificat d'immatriculation.

En effet peut-il arriver, notamment pour des véhicules importés de pays non communautaires, qu'il n'existe ni un procès-verbal de réception ni un certificat de conformité. De tels véhicules sont alors généralement immatriculés sur base d'une 'réception à titre isolé', où, à défaut d'un procès-verbal de réception et d'un certificat de conformité, les spécifications techniques essentielles sont reprises sur le certificat d'immatriculation national, qui doit dès lors aussi figurer dans la liste des documents reprise au point 4 visé.

3. Un nouvel alinéa, ajouté entre les alinéas trois et quatre du paragraphe premier, crée la base légale pour se conformer aux prescriptions de la Communication interprétative 2007/C68/04 de la Commission européenne concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur originaires d'un autre Etat membre.

En effet, la communication interprétative stipule dans son chapitre « **3.4. Contrôle technique des véhicules usagés** : *L'objectif du contrôle technique est de vérifier que le véhicule à moteur en question est effectivement en bon état d'entretien au moment de l'immatriculation. Le fait qu'un véhicule à moteur a été utilisé sur la voie publique depuis le dernier contrôle technique peut toutefois justifier de le soumettre à un contrôle technique à l'occasion de son immatriculation dans un autre Etat membre.*

Selon la jurisprudence de la Cour de justice, les Etats membres peuvent, par conséquent, exiger que les véhicules à moteur précédemment immatriculés dans le même ou dans un autre Etat membre subissent un contrôle technique préalable à leur immatriculation, à condition

que cette inspection soit obligatoire pour tout transfert de propriété de tout véhicule à moteur similaire ou pour tout changement de titulaire du certificat d'immatriculation, indépendamment de ce que le véhicule à moteur ait été immatriculé dans le même ou dans un autre Etat membre. »

Comme dans le cas de la transcription d'un véhicule routier immatriculé au Luxembourg au nom d'un nouveau propriétaire, ce dernier peut renoncer sous certaines conditions à un contrôle technique, il y a lieu de créer la même possibilité pour les nouveaux propriétaires d'un véhicule ayant été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen.

4. Les points a) à e) du nouvel alinéa six du paragraphe premier sont repris du paragraphe 2. de l'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Il s'agit en l'occurrence d'une disposition accordant une exception voire une dispense au principe général que tout véhicule ayant fait l'objet d'une transformation 'importante' doit en principe être soumis à un contrôle technique avant sa remise en circulation, ceci aux fins que l'organisme de contrôle technique puisse vérifier que la transformation en question a été faite selon les règles de l'art et dans le respect des exigences techniques applicables. Il paraît dès lors indiqué d'insérer cette règle d'exception au niveau de la loi plutôt qu'au niveau du règlement grand-ducal pour ainsi avoir une base légale sûre et établie si un accident devait malgré tout un jour se produire et qu'une transformation non contrôlée serait retenue comme la cause principale ou accessoire de l'accident en question.

La condition sous a) est complétée par la précision que le certificat de contrôle technique doit encore avoir une validité d'au moins 6 semaines. La raison en est que les convocations au contrôle technique sont préparées et imprimées environ 4 à 5 semaines avant les dates d'échéance des certificats respectifs. Si dès lors un certificat de contrôle technique serait encore accepté dans les six dernières semaines de sa durée de validité, le véhicule afférent ne serait plus sélectionné et pris en compte dans le processus informatisé gérant la préparation et l'impression des convocations au contrôle technique. Le propriétaire d'un tel véhicule ne recevrait donc pas de convocation et il y aurait donc un grand risque que ce propriétaire "oublie" de représenter son véhicule au contrôle technique.

5. Il n'est pas possible d'écarter a priori l'hypothèse de l'importation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges à partir d'un point de départ situé à une distance dépassant un trajet susceptible d'être effectué en une seule journée (p.ex. origine : pays ibériques). Dans ces conditions il ne suffit pas de dispenser le véhicule du contrôle technique pendant la journée de l'importation, mais il y a lieu d'appliquer cette dispense pendant le trajet d'importation (qui peut, par définition, dépasser une journée). Le premier tiret du paragraphe 2 de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée est adapté en conséquence.

Ad) art. VII

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

Seuls les candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police conformément au règlement grand-ducal modifié du 6 février 2001 fixant les modalités de fonctionnement de l'Ecole de Police et au règlement grand-ducal modifié du 27 avril 2007 déterminant les conditions de recrutement, d'instruction et d'avancement du personnel policier, revêtus de leur uniforme, sont visés par la présente disposition. Par ailleurs, ce pouvoir d'injonction se limite aux exercices pratiques organisés en matière de circulation et aux périodes de stage dans les unités.

Ad) art. VIII

Le présent article vise à remplacer l'article 7, tout en y apportant quelques adaptations dans un souci de renforcer d'avantage la lutte contre l'insécurité routière notamment, en réprimant de manière plus sévère les excès de vitesse graves dans le cadre du permis à points.

Ainsi est-il proposé d'y faire la distinction entre deux catégories de contraventions graves en matière d'excès de vitesse, à savoir :

1. Les dépassements de la limitation de vitesse de plus de 15 km/h à la vitesse maximale autorisée en agglomération, de plus de 20 km/h à la vitesse maximale autorisée en-dehors des agglomérations ou de plus de 25 km/h à la vitesse maximale autorisée sur autoroute,
2. Les dépassements de la limitation de vitesse de plus de 50% du maximum réglementaire de la vitesse autorisée, la vitesse constatée étant d'au moins 40 km/h supérieure à ce maximum.

En matière de permis à points, les excès de vitesse dont question sous 1. entraînent une réduction de 2 points du capital de points dont est doté le permis de conduire, alors que celles reprises sous 2. font l'objet d'un retrait de 4 points.

Il est en outre proposé, comme corolaire à l'article VII du présent projet de loi, de mentionner à l'article 7, parmi les agents dont les injonctions doivent être suivies par les usagers de la route, les candidats de police qui sont amenés, dans le cadre de leur formation de base à l'Ecole de Police, à régler la circulation et, par conséquent, à donner des injonctions aux usagers de la route.

Par ailleurs, la liste des infractions à la législation routière, qualifiées comme contraventions graves, est complétée par les infractions suivantes :

- l'inobservation du signal routier C,1a (accès interdit)
- le défaut de maintenir une distance inter-véhiculaire d'au moins 2 secondes en dehors d'une agglomération,

infractions, pour lesquelles le présent projet de loi prévoit par ailleurs une réduction de 2 points du capital de points dont est doté le permis de conduire.

Finalement, sont érigées en contraventions graves, les infractions consistant dans- l'inobservation des prescriptions relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ou du casque de protection homologué ainsi qu'à l'utilisation d'un dispositif de retenue homologué. En matière de permis à points, il est proposé de porter le nombre de points y affecté de 1 actuellement, à 2 points.

Ad) art. IX

Le présent article propose d'amender la première phrase de l'article 10bis pour préciser sans équivoque que les sanctions en cas de non-paiement de la taxe sur les véhicules routiers s'appliquent non seulement en cas de conduite du véhicule mais, d'une manière générale, lorsqu'un véhicule est mis en circulation sans que la taxe ne soit payée, donc y compris le stationnement et le parage.

Ad) art. X

L'article X de la loi en projet propose d'apporter aux paragraphes 2 et 4 de l'article 12 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée plusieurs modifications.

1. L'alinéa 4. du paragraphe 2 est adapté pour renforcer d'avantage la lutte contre l'alcool au volant notamment, dans le cadre du système du permis à points. Il s'agit, en l'occurrence, de distinguer, en fonction du taux d'alcoolémie relevé, entre deux catégories de contraventions graves en matière d'alcool au volant, à savoir :
 - a. la conduite avec un taux d'alcool d'au moins 0,5 g d'alcool par litre de sang ou de 0,25 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 0,8 g d'alcool par litre de sang ou 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré
 - b. la conduite avec un taux d'alcool d'au moins 0,8 g d'alcool par litre de sang ou de 0,35 mg d'alcool par litre d'air expiré sans atteindre respectivement 1,2 g d'alcool par litre de sang ou 0,55 mg d'alcool par litre d'air expiré.

En matière de permis à points, l'infraction dont question sous a. entraîne une réduction de 2 points du capital de points dont est doté le permis de conduire, alors que celle reprise sous b. fait l'objet d'un retrait de 4 points.

2. A l'alinéa 1. du paragraphe 4, il est proposé de remplacer le tableau avec les seuils légaux à partir desquels la conduite d'un véhicule routier en présence des substances visées, est érigée en infraction, en y introduisant des seuils plus bas.

En effet, il s'agit d'aligner les seuils actuels à ceux figurant dans la récente législation belge qui, en son temps, a servi de base pour la mise en place du cadre légal pour lutter contre les drogues au volant au Luxembourg.

L'approche préconisée s'inscrit donc dans un contexte d'harmonisation et de cohérence de la politique en matière de lutte contre la conduite sous l'influence de stupéfiants au plan international et, à plus forte raison, entre des pays qui disposent de frontières communes.

A relever que le Ministère de la Santé, en l'occurrence, le département de toxicologie du Laboratoire National de Santé, a marqué son accord avec l'adaptation proposée de la législation actuelle, tout en soulignant que les nouveaux seuils qu'il est prévu d'introduire « *sont acceptables et gérables en termes d'instruments et de techniques d'analyse disponibles au niveau national* ».

3. Certaines précisions sont apportées à l'alinéa 2. du paragraphe 4 en ce qui concerne le dépistage de stupéfiants et notamment, le principe de la batterie de tests standardisés qui a été introduit dans notre législation le 1^{er} juillet 2009. Ainsi, s'il existe un indice grave faisant

présumer que le conducteur d'un véhicule respectivement un piéton impliqué dans un accident, a consommé des drogues, les membres de la police grand-ducale doivent d'abord constater au moyen d'une batterie de tests standardisés des signes extérieurs confirmant la présomption d'influence de stupéfiants avant de pouvoir soumettre le conducteur à un examen de la sueur ou de la salive voire à une prise de sang et une prise d'urine. Cependant, il existe des indices graves qui justifient à eux seuls l'exécution du test de la sueur ou de la salive sans devoir procéder au préalable à la batterie de tests standardisés. Il s'agit en l'occurrence des cas suivants :

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

Par ailleurs, en cas de contrôles sur réquisition du procureur d'Etat tels que prévus à l'alinéa 10. de l'article 12 paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, il est proposé de ne pas appliquer la batterie de tests standardisés pour des raisons d'organisation et d'efficacité desdits contrôles.

Finalement, en cas d'accident de circulation qui aura causé des dommages corporels, il est fait abstraction de la batterie de tests standardisés, alors que l'application de la batterie de tests standardisés est impraticable pour des raisons de santé.

4. Par ailleurs, il est proposé de compléter l'alinéa 3. du paragraphe 4 afin de parer une lacune dans la procédure de détection des stupéfiants, à savoir l'hypothèse selon laquelle les blessures d'une personne impliquée dans un accident de la circulation font que la consommation de stupéfiants ne peut être détectée que par une prise de sang à effectuer par un médecin.

5. Le texte actuel contient une différence entre les procédures de dépistage d'alcool et de dépistage de stupéfiants, en ce sens que pour soumettre un piéton à un dépistage d'alcool, ce dernier doit présenter un indice grave qu'il se trouve dans un état alcoolique, alors que pour détecter la consommation de stupéfiants un tel indice dans le chef du piéton n'est pas requis.

Pour aligner les deux procédures, ce même article entend reformuler l'alinéa 9. de l'article 12 paragraphe 4 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

6. A l'alinéa 10. du même paragraphe 4, la première phrase est remplacée par un nouveau libellé pour préciser sans équivoque que les contrôles sur ordre du Procureur d'Etat peuvent être effectués même en l'absence d'indice grave d'influence de stupéfiants dans le chef d'un conducteur ainsi qu'en l'absence d'accident de la circulation.

7. Par analogie à ce qui est le cas en matière de poursuite de la conduite en état d'ivresse, il est proposé de compléter le même paragraphe 4 par un nouvel alinéa 13. en sorte de pouvoir incriminer spécifiquement la conduite avec signes manifestes d'influence de stupéfiants si aucun taux de présence de stupéfiants dans l'organisme ne peut être établi, que ce soit pour la raison que la personne en cause n'a pas été apte de se soumettre à une telle prise de sang ou qu'elle n'a pu être appréhendé en temps utile par la police et soumis à la prise de sang.

Ad) art. XI

Il est proposé d'apporter quelques modifications à l'article 13 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

1. A l'instar de ce qui est proposé par l'article II du présent projet de loi en matière de restrictions administratives de l'emploi du permis de conduire, il est proposé d'énoncer de façon limitative les trajets qui peuvent, le cas échéant, être exemptés par voie de modulation d'une interdiction de conduire judiciaire.

Pour le reste, il est renvoyé aux commentaires Ad) art. II. ci-avant ainsi qu'au tableau synoptique figurant en annexe I de la présente.

2. Le présent projet est mis à profit pour redresser une erreur matérielle qui s'est glissée au niveau de la numérotation des paragraphes.

Ad) art. XII

La rédaction actuelle de l'article 15 permet uniquement aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises de décerner des avertissements taxés pour les contraventions à la législation sur les transports routiers, tandis que les membres de la Police grand-ducale doivent dresser un procès-verbal pour ces mêmes infractions.

Etant donné que les agents de la Police grand-ducale sont autorisés au même titre que les agents de l'administration des douanes et accises à effectuer des contrôles en matière de législation sur les transports routiers, il convient de donner les mêmes possibilités aux deux corps.

Par ailleurs, les compétences de l'administration des douanes et accises sont couvertes par l'alinéa 2, de sorte que le bout de phrase de l'alinéa premier se rapportant à l'administration des douanes et accises est à supprimer.

En effet, dans le cadre du projet de loi 5366 le Gouvernement avait proposé de modifier l'alinéa premier de l'article 15 par l'ajout du bout de phrase relatif à l'Administration des Douanes et Accises. Dans son avis complémentaire du 6 mars 2007, le Conseil d'Etat avait cependant proposé de laisser l'alinéa premier inchangé et d'ajouter un nouvel alinéa 2 en ce qui concerne l'Administration des Douanes et Accises.

Lors de l'adoption de la loi, la Chambre des Députés a fait sienne la proposition du Conseil d'Etat, mais avait néanmoins procédé à la modification du premier alinéa tel que proposé initialement par le Gouvernement.

L'alinéa 2 couvrant à suffisance les compétences de l'Administration des Douanes et Accises, il convient de supprimer le bout de phrase de l'alinéa premier relatif à cette même administration, tel que proposé par le Conseil d'Etat dans son avis complémentaire du 6 mars 2007 relatif au projet de loi 5366.

Ad) art. XIII

La modification de l'article 16 proposée vise à permettre aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises de percevoir une somme destinée à couvrir l'amende et les frais de justice éventuels en vue de leur consignation, alors que la rédaction actuelle autorise uniquement les membres de la Police grand-ducale à faire cela.

En fait, il s'agit ici de rectifier un oubli, alors que l'article 15 permet depuis sa modification en 2007 aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises de décerner des avertissements taxés et l'article 17, paragraphe 1, alinéa 2, point 1), autorise ces mêmes fonctionnaires à immobiliser un véhicule si le conducteur en infraction ne paie pas l'avertissement taxé ni ne règle la somme à consigner.

Il résulte notamment de cette dernière disposition que le législateur avait bien la volonté d'accorder aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises le droit de percevoir des sommes en vue de leur consignation mais avait omis de modifier l'article 16 en conséquence. La consignation n'est d'ailleurs que la suite logique de l'avertissement taxé au cas où la personne en infraction ne veut pas payer ce dernier.

Ad) art. XIV

L'article XIV de la loi en projet propose d'apporter plusieurs modifications à l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

1. La pratique a révélé une impraticabilité en matière d'immobilisation des poids-lourds par la police grand-ducale dans le cadre du contrôle du respect des restrictions à la circulation des poids-lourds les dimanches et jours fériés, immobilisation prévue par l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 en cas d'omission ou de défaut par le contrevenant non résident respectivement de payer l'avertissement taxé ou de régler la somme à consigner. Le présent article XIV propose de remédier à cette impraticabilité par une approche pragmatique qui permet aux membres de la police grand-ducale de retenir dorénavant les documents de bord du véhicule.

2. Pour remédier à une différence rédactionnelle entre les dispositions relatives aux compétences des membres de la police grand-ducale et celles des fonctionnaires de l'administration des douanes et accises, le même article XIV propose de compléter le paragraphe premier de l'article 17 de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée en ce sens de permettre également à la police grand-ducale d'immobiliser un véhicule sur la voie publique lorsque la taxe sur les véhicules routiers n'a pas été payée pour le véhicule en question depuis plus de 60 jours.

3. Il est proposé d'adapter l'alinéa 2 de ce même article 17 paragraphe premier dans le même sens que décrit sous le point 1., afin de conférer aux fonctionnaires de l'administration des douanes et accises les mêmes compétences qu'aux membres de la police grand-ducale.

Ad) art. XV

La distinction faite au paragraphe 5 de l'article 2 de la loi précitée du 14 février 1955 au sujet des plaques rouges vaut au même titre dans le contexte de la loi modifiée du 6 mars 1965

concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.

Ad) art. XVI

Formule exécutoire.

ANNEXE I : Modulations des interdictions de conduire judiciaires et des mesures de retrait administratif du permis de conduire

Country	Does the judge have the possibility to adjust the disqualification from driving in order to take into account the particular situation of the driving licence holder?		In case of an administrative withdrawal of the driving licence, do the competent authorities have the possibility to adjust this measure to take into account the particular situation of the driving licence holder?	
	YES	NO	YES	NO
AUSTRIA	n.a.	n.a.		X
BELGIUM	X - mostly for professional reasons (certain categories, WE ...) - code on the driving licence			n.a.
BULGARIA		X		X
CROATIA	X - some social reasons		n.a.	n.a.
CZECH REPUBLIC		X		X
ESTONIA		X	n.a.	n.a.
FRANCE*	X - very restrictive			X.
GERMANY	X - limited to certain categories - mostly for professional reasons - new driving licence with authorized categories		X - limited to certain categories - mostly for professional reasons - new driving licence with authorized categories	

HUNGARY	X - in practical only for professional reasons (category B deleted, only C/D) - code 184 on the driving licence		n.a.	n.a.
ITALY	X - very restricted (e.g. 3 hours max for very special reasons, professional)			X
LATVIA		X		X
NETHERLANDS**	X - hardly used - not registered nor in the data base neither on the driving licence			X - registered in the data base
NORWAY		X		X
PORTUGAL	X only for professional drivers and for the first offence			X
QUEBEC		n.a.	X - only for professional reasons - not for recidivists - Restricted licence	

			issued “permis restreint”	
SLOVENIA		X		X
SPAIN		X	X specific treatment in relation to penalty point system but only for professional drivers	
SWEDEN		X	n.a.	n.a.
SWITZERLAND	n.a.	n.a.		X

* **FRANCE**

Le « permis blanc » est la possibilité accordée au juge de fixer des périodes d'autorisation de conduite pour les conducteurs ayant été condamnés à une peine de **suspension** du permis de conduire.

Trois situations sont possibles.

Tout d'abord le juge peut procéder à un **aménagement de la peine**. La conduite sera par exemple autorisée en semaine durant certaines plages horaires, et interdite le week-end.

La peine peut aussi être fractionnée. La suspension ne s'applique alors que certains jours. Par exemple, la suspension est répartie sur plusieurs week-ends précisés par le juge.

Enfin, la peine peut être différée. La suspension ne s'applique dans ce cas pas immédiatement mais à une date fixée à l'avance. Par exemple, la suspension sera appliquée durant les congés du conducteur.

Par ailleurs, il faut savoir que certaines **infractions sont incompatibles avec l'obtention d'un « permis blanc »**. La loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière a **supprimé la possibilité pour le juge d'accorder un « permis blanc » pour les délits routiers les plus graves** comme la conduite sous l'empire d'un état alcoolique (plus de 0,80 grammes d'alcool par litre de sang), la conduite malgré une suspension de permis, le délit de fuite, la conduite après avoir fait usage de produits stupéfiants, ou la mise en danger de la vie d'autrui.

De plus, depuis le 7 décembre 2004, en vertu de l'article R.413-14-1 du code de la route, il est impossible de se voir attribuer un « permis blanc » par un juge en cas de verbalisation pour un excès de vitesse de plus de 50 km/h au-delà de la vitesse maximale autorisée.

Enfin, il convient de préciser qu'aucun « permis blanc » ne pourra être accordé à la suite d'une annulation, d'une invalidation ou d'une suspension administrative du permis de conduire. **Seule la suspension judiciaire du permis, c'est à dire prononcée par un juge, peut faire l'objet de cet aménagement**. La demande doit être formulée auprès du juge du tribunal correctionnel (pour les délits) ou du tribunal de police (pour les contraventions).

** **NETHERLANDS**

Yes, the judge has these possibilities. He may adjust the disqualification for example by limiting it to the weekends. In practice, this hardly happens because this is hardly enforceable by the police. The person keeps his driving license, on which the weekend-disqualification won't be visible.

The judges may adjust the disqualification to certain categories on the driving licence or specific days of the week (weekend-disqualification). In practice, only the last modulation is used for a very few times the past years.

The adjustment cannot be registered in our central database and there is no national code for this.. If a judge chooses to limit the disqualification to the weekend, he sends a letter to the regional police.

An administrative withdrawal is registered in our central database and the driving licence of the person whom it concerns is taken by the police.

ANNEXE II : Réductions de points dans les pays qui ont un système de permis à points comparable à celui du Luxembourg

	Infractions	France	Espagne	Allemagne (18 points par accumulation)	Luxembourg	Modifications proposées Points Amendes	
1)	Conduite – stupéfiants Refus de se soumettre au dépistage	6	6	4/7	4	6	= délit tribunal : 8jours – 3 ans 500 – 10.000€
2)	Conduite – alcoolémie $\geq 1,2$ ‰ Refus de se soumettre au dépistage	6	6	4/7	4	6	= délit tribunal : 8jours – 3 ans 500 – 10.000€
3)	Conduite – alcoolémie 0,8 ‰ – 1,2 ‰	6	6	4	2	4	= contravention grave tribunal 25 – 500€
4)	Conduite – alcoolémie 0,5 ‰ – 0,8 ‰	6	4	4	2	inchangé	= contravention grave avertissement taxé : 145€
5)	Conduite pdt stage, apprentissage, service urgent... alcoolémie 0,2 ‰ – 0,5 ‰	0	4	2	2	inchangé	= contravention grave avertissement taxé : 145€
6)	Délit de grande vitesse¹	-	-	-	4	6	= délit tribunal 8jours – 3 ans 500-10.000€
8)	Excès vitesse - sur autoroute (130/110 km/h) > 25 km/h ¹	3	2	1-4	2	inchangé	145€
9)	Excès vitesse - sur autoroute (130/110 km/h) ≤ 25 km/h ¹	1-2	2	1	-	inchangé	49€
10)	Excès vitesse - hors agglomération (90 km/h)	2	2	1-4	2	inchangé	145€

¹ 2^e infraction (excès >50% et ≥ 20 km/h) avant 3 ans à partir de la 1^{re} infraction (contravention grave ou délit en matière de vitesse)

	> 20 km/h ¹						
	Excès vitesse - hors agglomération (90 km/h) ≤ 20 km/h ¹	1	0	0	-	inchangé	49€
11)	Excès vitesse - en agglomération (50 km/h) > 15 km/h ¹	2	2	1-4	2	inchangé	145€
12)	Excès vitesse - en agglomération (50 km/h) ≤ 15 km/h ¹	1	0	0	-	inchangé	49€

13)	Homicide involontaire	6	0	5	6	inchangé	tribunal
14)	Coups et blessures involontaires	6	0	5	4	inchangé	tribunal
15)	Délit de fuite	6	0	7	4	inchangé	tribunal

16)	Interdiction de dépassement Dépassement dangereux	3	4	3/4	2	à ajouter dépassement à droite	145€
17)	Accélération sur le point d'être dépassé	2	4	0	-	inchangé	74€
18)	Franchissement ligne continue	3	-	0	-	inchangé	74€

19)	Circulation en sens interdit²	4	3	0	-	2	145€
20)	Marche arrière ou demi-tour sur autoroute	4	4	4/7	2	inchangé	145€
21)	Circulation sur une bande de terrain ou un raccordement reliant les chaussées d'une autoroute, (en France bande d'arrêt d'urgence)	3	-	2	2	inchangé	145€

22)	Inobservation d'un signal de priorité³ Inobservation des feux rouges	4	4	3	2	inchangé	145€
23)	Non-respect de la priorité (intersections, piétons, cyclistes,...)	4	4	4	2	inchangé	145€

² « Accès interdit » (C, 1a)

³ « Cédez le passage », « Arrêt »

24)	Changement important de direction sans avertissement préalable	3	0	-	-	inchangé	49€
25)	Non-respect inter-distances entre véhicules	3	3	1-4	-	2	145€ (au lieu de 74€)
26)	Défaut de mesures de sécurité en cas d' immobilisation	-	-	2	2	Inchangé	145€
27)	Conduite d'un véhicule dont la masse en charge excède de plus de 10% la masse maximale autorisée ou le fait de tolérer, comme propriétaire ou détenteur	0	-	1-3	4	inchangé	145€
28)	Pneus	0	-	3	2	inchangé	145€
29)	Refus d'obtempérer, d'immobiliser le véhicule,...	6	4	3	2	inchangé	145€
30)	Défaut du port de la ceinture de sécurité Défaut de siège enfant adapté	3	3	1	1	2	145€ (au lieu de 49€)
31)	Non-port du casque de sécurité	3	-	1	1	2	145€ (au lieu de 49€)
32)	téléphone au volant	2	3	1	-	1	74€
33)	Transport, détention d'un appareil destiné à déceler ou perturber les contrôles de vitesse	2	6	4	-	inchangé	= délit tribunal : 8jours – 1 an 251 – 5.000€
34)	Conduite sans permis de conduire valable	6	4	6	4	inchangé	= délit ; tribunal : 8jours – 3 ans 500 – 10.000€
35)	Défaut d'assurance	0	-	-	4	inchangé	tribunal
36)	Conduite sans contrôle technique valable	0	-	1-2	2	inchangé	145€
37)	Défaut d'immatriculation régulière	0	-	1-2	2	inchangé	145€

Fiche financière

jointe au

projet de loi modifiant

- e) la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques;**
- f) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules.**

Le présent projet de loi vise à apporter plusieurs modifications à la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation routière, modifications qui ont pour objectif de renforcer d'avantage la lutte contre l'insécurité routière.

Il a également comme objet de

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

Finalement, le présent projet de loi a pour objet de redresser certaines imperfections textuelles qui ont été révélées par la pratique.

Il convient de noter que le projet de loi n'aura aucun impact financier.



LE GOUVERNEMENT
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Fiche d'évaluation d'impact

Mesures législatives, réglementaires et autres

Intitulé du projet: projet de loi

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

b) la loi modifiée du 6 mars 1965 concernant les taxes à percevoir sur les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Ministère initiateur: Ministère du Développement durable et des Infrastructures

Auteur(s) : Josiane Pauly, Conseiller de direction

Tél : 24784948

Courriel : josiane.pauly@tr.etat.lu

Objectif(s) du projet :

renforcer d'avantage la lutte contre l'insécurité routière

modifier certaines dispositions relatives aux plaques rouges

redresser certaines imperfections textuelles

Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s) impliqué(e)(s) : /

Date : 22.08.2011

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui X Non

Si oui, laquelle/lesquelles :

Ministère de la Justice, Ministère de l'Intérieur et à la Grande Région, Parquet Général, Police Grand-Ducale

acteurs nationaux en matière de sécurité routière

Remarques/Observations : avis favorable

2. Destinataires du projet :

- Entreprises/Professions libérales :

Oui X Non

- Citoyens : Oui X Non
- Administrations : Oui X Non

3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.⁴ X
(c.à d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques/Observations :

4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui X Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui X 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 N.a. X

Remarques/Observations :

6. Le projet contient-il une charge administrative⁵ pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non X

Si oui, quel est le coût administratif⁶ approximatif total ?
(nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)

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. X

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁷ ? Oui Non N.a. X

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse Oui Non
N.a. X

⁴ N.a. : non applicable.

⁵ 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.

⁶ 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 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)

de l'administration ?

- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui

Non N.a. X

- le principe que l'administration ne pourra demander Oui Non

N.a. X

des informations supplémentaires qu'une seule fois ?

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. X

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. X

Sinon, pourquoi ?

11. Le projet contribue-t-il en général à une :

a. simplification administrative, et/ou à une Oui Non X

b. amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non X

Remarques/Observations :

12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a. X

13. Y-a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non X

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a. X

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 X Non

Si oui, expliquez pourquoi : *la loi en projet concerne tous les conducteurs d'un véhicule automobile, sans distinction de sexe*

- 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 X 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 évaluation ⁸? Oui Non N.a. X

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

18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers ⁹? Oui Non N.a. X

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

⁸ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

⁹ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)