

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 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 ;**
- 3) le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers ;**
- 4) 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 ;**
- 5) 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 des véhicules ;**
- 6) le 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 l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;

Vu la directive 2009/40/CE relative au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques ;

Vu les avis de la Chambre de Commerce du ... et de la Chambre des Métiers du ... / Les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Métiers ayant été demandés ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, de Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région et de Notre Ministre de la Justice, et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

1) Modifications de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Article 1^{er}

L'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1., la rubrique 1.3. est remplacée par le texte suivant :

« 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.

2. Au paragraphe 2., la rubrique 2.2. est complétée par une lettre d) libellée comme suit :

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.

3. Au paragraphe 2., une nouvelle rubrique 2.2.bis est insérée après la rubrique 2.2. avec le texte suivant :

« 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. »

4. Au même paragraphe 2., la rubrique 2.3. est remplacée par le texte suivant :

« 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. »

5. Au même paragraphe 2., la rubrique 2.9. est remplacée par le texte suivant :

- « 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. »

6. Au même paragraphe 2., la rubrique 2.11. est remplacée par le texte suivant :

- « 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. »

7. Au même paragraphe 2., la lettre e) de la rubrique 2.16. est remplacée par le texte suivant :

- « 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. »

8. Au même paragraphe 2., la lettre e) de la rubrique 2.16. est reprise sous un nouvelle lettre g).
9. Au même paragraphe 2., la rubrique 2.23. est remplacée par le texte suivant :
- « 2.23. *Véhicule historique*: tout véhicule routier soumis à l'immatriculation, dont la date de la première mise en circulation remonte à plus de 25 ans; pour les véhicules des catégories M2 et M3 (autobus et autocars), N2 et N3 (poids lourds), O (remorques et semi-remorques), R (remorques de tracteurs), S (engins interchangeable tractés), T (tracteurs et tracteurs à grande vitesse à roues) et C (tracteurs et tracteurs à grande vitesse à chenilles), ainsi que pour les taxis, les motor-homes, les ambulances, les dépanneuses et les machines automotrices, ce délai est porté à 35 ans. »
10. Au paragraphe 3., le deuxième tiret du point m) de la rubrique 3.1. est remplacé par le texte suivant :
- « - la masse maximale autorisée du véhicule ou, pour un véhicule répondant à la définition du véhicule « hors route » suivant la directive modifiée 2007/46/CE dont objet à la rubrique 4.2. du paragraphe 4., 150% de la masse maximale autorisée du véhicule; »
11. Au même paragraphe 3., la lettre e) de la rubrique 3.5. est remplacée par le texte suivant :
- « 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. »
12. Au même paragraphe 3., une lettre m) est ajoutée à la rubrique 3.5. avec le texte suivant :
- « 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. »
13. Au même paragraphe 3., la rubrique 3.6. est complétée par une lettre h) avec le texte suivant :
- « 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. »
14. Au même paragraphe 3., une nouvelle rubrique 3.9. est ajoutée avec le texte suivant :
- « 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. »

15. Le paragraphe 4. est remplacé par le texte suivant :

« 4. *Réception, immatriculation et documents de bord des véhicules*

- « 4.1. a) *Autorité compétente en matière de réception*: l'autorité d'un État 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 États, 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 État 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 État 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 utilisé 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 État et dont la validité est limitée au territoire de cet État.
- e) *Réception CE par type ou homologation CE par type*: la procédure et l'acte par lesquels un État 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 État 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 État et dont la validité est limitée au territoire de cet État.
- 4.2. *Directives communautaires de réception*: l'ensemble des directives communautaires concernant la réception des véhicules routiers ainsi que des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, dont en particulier les directives-cadres régissant la réception globale de ces véhicules:
- la directive modifiée 2007/46/CE 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, et abrogeant la directive 70/156/CEE;
 - la directive modifiée 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002, relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil;
 - la directive modifiée 2003/37/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003, concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules et abrogeant la directive 74/150/CEE du Conseil.
- 4.3. a) *Mise en circulation d'un véhicule routier*: l'utilisation d'un véhicule routier sur la voie publique, incluant notamment sa conduite, son mouvement, son parcage et son stationnement sur cette voie publique.
- b) *Immatriculation d'un véhicule routier*: l'autorisation du ministre ayant les Transports dans ses attributions pour la mise en circulation d'un véhicule routier, comportant

- l'attribution à ce véhicule d'un numéro d'immatriculation selon les modalités du 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;
- la délivrance pour ce véhicule d'un certificat d'immatriculation ainsi que, pour les véhicules non soumis au contrôle technique périodique, d'une vignette de conformité.

c) *Enregistrement d'un véhicule routier*: l'autorisation du ministre ayant les Transports dans ses attributions pour la mise en circulation d'un véhicule routier non soumis à l'immatriculation ou d'un véhicule routier sous le couvert d'un signe distinctif particulier; l'enregistrement comporte la délivrance pour le véhicule ou le signe distinctif concerné d'un certificat d'identification ou d'une vignette de conformité.

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.

c) *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 modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique 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. »

16. Le paragraphe 5. est complété par une rubrique 5.14. avec le texte suivant :

« 5.14. 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 État 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. »

Article 2

L'article 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit:

1. La phrase introductive est remplacée par le texte suivant :

« 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: »

2. Les rubriques 5°, 5°a), 5°b), 5°c), 5°d), 5°e) et 5°f) sont remplacées comme suit:

- « 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) *Véhicule T5* véhicule T dont la vitesse maximale par construction dépasse 40 km/h; le véhicule T5 est désigné par « tracteur à grande vitesse ». »

3. De nouvelles rubriques sont ajoutées in fine de l'article avec le libellé suivant:

- « 6° *Véhicule C* 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) *Véhicule C1* véhicule C, défini par analogie au véhicule T1.
- 6° b) *Véhicule C2* véhicule C, défini par analogie au véhicule T2.
- 6° c) *Véhicule C3* véhicule C, défini par analogie au véhicule T3.
- 6° d) *Véhicule C4.1* véhicule C, défini par analogie au véhicule T4.1.
- 6° e) *Véhicule C5* véhicule C, défini par analogie au véhicule T5.
- 7° *Véhicule R* remorque destinée à être attelée à un véhicule T.
- 7° a) *Véhicule Ra* véhicule R conçu pour une vitesse maximale inférieure ou égale à 40 km/h.
- 7° b) *Véhicule Rb* véhicule R conçu pour une vitesse maximale supérieure à 40 km/h.
- 7° c) *Véhicule Ra1 / Rb1* véhicule Ra respectivement Rb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 1.500 kg.
- 7° d) *Véhicule Ra2 / Rb2* 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) *Véhicule Ra3 / Rb3* 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) *Véhicule Ra4 / Rb4* véhicule Ra respectivement Rb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 21.000 kg.
- 8° *Véhicule S* engin interchangeable destiné à être attelé à un véhicule T aux fins d'un usage agricole ou forestier.
- 8° a) *Véhicule Sa* véhicule S conçu pour une vitesse maximale inférieure ou égale à 40 km/h.
- 8° b) *Véhicule Sb* véhicule S conçu pour une vitesse maximale supérieure à 40 km/h.

- 8° c) *Véhicule Sa1 / Sb1* véhicule Sa respectivement Sb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est inférieure ou égale à 3.500 kg.
- 8° d) *Véhicule Sa2 / Sb2* véhicule Sa respectivement Sb dont la somme des masses techniquement admissibles par essieu est supérieure à 3.500 kg. »

Article 3

L'article 3 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit:

1. La phrase introductive du premier alinéa est remplacée par le texte suivant:

« La largeur hors tout maximale d'un véhicule routier, y compris son chargement, prise entre ses bords extrêmes sans considération des rétroviseurs extérieurs et de leurs fixations, est la suivante: »

2. Le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

« Les véhicules routiers qui, du point de vue de la largeur, répondent aux dispositions de l'une des directives communautaires de réception visées à la rubrique 4.2. de l'article 2 sont réputés satisfaire aux prescriptions de l'alinéa premier. »

Article 4

L'article 3bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est abrogé.

Article 5

L'avant-dernier alinéa de l'article 4 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Les véhicules routiers qui, du point de vue de la longueur, répondent aux dispositions de l'une des directives communautaires de réception visées à la rubrique 4.2. de l'article 2 sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article. »

Article 6

L'article 6 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **Art.6.** La hauteur d'un véhicule routier, vide ou chargé, ne peut dépasser 4 m.

Les véhicules routiers qui, du point de vue de la hauteur, répondent aux dispositions de l'une des directives communautaires de réception visées à la rubrique 4.2. de l'article 2 sont réputés satisfaire aux prescriptions de l'alinéa premier. »

Article 7

L'article 20 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est complété in fine par un alinéa libellé comme suit:

« Les véhicules routiers qui, du point de vue des roues ou tables de roulement, répondent aux dispositions de l'une des directives communautaires de réception visées à la rubrique 4.2. de l'article 2 sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article. »

Article 8

Au troisième alinéa de l'article 24ter de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

« Les véhicules des catégories N2 et N3 (poids lourds), 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 de l'annexe II de la directive modifiée 2000/40/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2000 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au dispositif de protection contre l'encastrement à l'avant des véhicules à moteur. »

Article 9

L'article 25bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est complété in fine par un alinéa libellé comme suit:

« Les véhicules routiers qui, du point de vue de leur dispositif d'échappement, répondent aux dispositions de l'une des directives communautaires de réception visées à la rubrique 4.2. de l'article 2 sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article. »

Article 10

L'article 25ter de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit:

1. Au premier alinéa du paragraphe 2., la mention « point 8.2. de l'annexe II de la directive modifiée 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques » est remplacée par la mention « 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. »

2. Le deuxième alinéa du paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

« 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 du premier alinéa de ce paragraphe, la teneur en monoxyde de carbone (CO) dans les gaz émis par ces véhicules au régime du ralenti ne doit pas dépasser:

- pour les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois 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 ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois à partir du 1^{er} septembre 1972 et avant le 1^{er} octobre 1986: 4,5%;
- pour les véhicules ayant été immatriculés ou mis en circulation pour la première fois depuis le 1^{er} octobre 1986: 3,5%. »

3. Le paragraphe 5. est remplacé par le texte suivant:

« 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 satisfaisante aux prescriptions du présent article. »

Article 11

L'article 36 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **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, (cyclomoteurs, motocycles, tricycles, quadricycles) doivent être munis d'un dispositif de marche en arrière actionné par le moteur et manoeuvrable du siège du conducteur. »

Article 12

L'article 39 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« **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, des douanes, de l'armée, de l'administration des services de secours, des services d'incendie et de sauvetage communaux et du service d'aide médicale urgente ainsi que les ambulances, les véhicules utilisés pour le transport de sang, les véhicules conduits en mission officielle par un membre de l'effectif du garage 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. »

Article 13

Le troisième alinéa du paragraphe 1. de l'article 44 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« 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 des dimensions fixés aux articles 3, 4, 6 et 12, ainsi que les véhicules routiers qui escortent ces derniers véhicules, peuvent être munis de un à quatre feux clignotants de couleur jaune et visibles de tout côté. »

Article 14

La première phrase de la lettre B) de l'article 49 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacée par le texte suivant :

« 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. »

Article 15

La dernière phrase du dernier alinéa de l'article 50 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacée par le texte suivant:

« Seule la Société Nationale de Contrôle Technique est autorisée à procéder à la refappe 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. »

Article 16

L'article 54 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit:

1. Le deuxième alinéa du paragraphe 13. est complété in fine par une phrase libellé comme suit:

« L'installation de strapontins dans le couloir des véhicules M2 et M3 (autocars et autobus) n'est pas autorisée. »

2. Le dernier alinéa de l'article est remplacé par le texte suivant:

« 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. »

Article 17

Le premier alinéa de l'article 70 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. Le chiffre 4° est remplacé par le texte suivant :

« 4° soit le certificat d'identification, soit la partie I du certificat d'immatriculation en cours de validité, sauf dans les trois cas particuliers suivants:

- pour un ensemble de véhicules couplés couvert par un seul jeu de plaques rouges, seul le certificat d'identification relatif à ce jeu de plaques rouges est requis;
- 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 ou d'identification;

- 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 certificat d'immatriculation pendant au maximum 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. »

2. Un nouveau chiffre 10° est inséré avec le texte suivant :

« 10° 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. »

3. Le chiffre 10°, renuméroté 11°, est remplacé par le texte suivant :

« 11° les autorisations spéciales délivrées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. »

Article 18

L'article 92 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit:

1. Le premier alinéa du paragraphe 1. est remplacé par le texte suivant:

« 1. Hormis les hypothèses visées aux paragraphes 1.bis, 2. et 3., tout véhicule routier appartenant à une personne physique ou étant détenu par une personne physique qui a sa résidence normale au Luxembourg ou appartenant à une personne morale ou étant détenu par une personne morale qui a son siège social au Luxembourg ne peut être mis en circulation au Luxembourg qu'à condition d'être dûment immatriculé au Luxembourg et d'être couvert par un certificat d'immatriculation valable. »

2. Le troisième alinéa du même paragraphe 1. est remplacé par le texte suivant :

« Toutefois, tout cycle à pédalage assisté, tout cycle électrique, tout véhicule destiné à être traîné par un cycle et destiné au transport de personnes, tout fauteuil roulant à moteur dont la vitesse maximale par construction dépasse 6 km/h, tout véhicule à moteur destiné à être conduit par un ou plusieurs piétons et dont la masse à vide est supérieure ou égale à 100 kg, tout tracteur et toute machine automotrice 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 ainsi que tout véhicule traîné non destiné au transport de personnes et destiné à circuler à une vitesse supérieure à 25 km/h, doit être enregistré avant de pouvoir être mis en circulation au Luxembourg. »

3. Le quatrième alinéa du même paragraphe 1. est remplacé par le texte suivant:

« Les véhicules militaires ne peuvent être mis en circulation que sous le couvert de plaques rouges, dans les conditions et suivant les modalités de l'alinéa deux du paragraphe 3. de l'article 94bis. »

4. Un nouveau paragraphe 1bis est intercalé entre le paragraphe 1. et le paragraphe 2. avec le texte suivant :

« 1bis. Lorsqu'un véhicule est mis à la disposition d'une personne physique, qui a ou qui établit sa résidence normale au Luxembourg, par une société ayant son siège social dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, ce véhicule ne doit pas être immatriculé ou enregistré au Luxembourg, à

condition que la personne en question utilise elle-même le véhicule en sa qualité d'administrateur, de gérant ou d'employé de cette société et que le véhicule est valablement immatriculé ou enregistré dans le pays où cette société a son siège social. »

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

« 2. Tout véhicule routier qui est soumis à l'immatriculation ou à l'enregistrement au Luxembourg en vertu des dispositions du paragraphe 1. mais qui appartient à une personne physique n'ayant pas sa résidence normale au Luxembourg ou à une personne morale n'ayant pas son siège social au Luxembourg doit, selon le cas, être immatriculé ou enregistré au Luxembourg, dès qu'il y est mis en circulation pendant un mois d'affilée par une personne physique ayant sa résidence normale au Luxembourg, autre que celle visée au paragraphe 1.bis, ou par une personne morale ayant son siège social au Luxembourg. »

6. Le paragraphe 3. est remplacé par le texte suivant :

« 3. Lorsqu'une personne physique, qui établit sa résidence normale au Luxembourg, autre que celle visée au paragraphe 1.bis, ou lorsqu'une personne morale, qui établit son siège social au Luxembourg est propriétaire d'un véhicule routier dûment immatriculé ou enregistré à son nom dans un autre pays ou qu'elle bénéficie de la mise à disposition d'un véhicule routier immatriculé ou enregistré dans un autre pays au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale ou son siège social au Luxembourg, la personne en question dispose d'un délai de six mois, à compter du jour de l'établissement au Luxembourg de la résidence normale ou du siège social pour se conformer aux dispositions du paragraphe 1. »

7. Le paragraphe 5. est remplacé par le texte suivant:

« 5. L'usage de signes distinctifs particuliers est autorisé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions qui attribue au titulaire, ensemble avec le signe distinctif particulier, un certificat d'identification. »

8. Le paragraphe 9. est complété in fine par un quatrième tiret libellé comme suit:

- « - une immatriculation d'un véhicule à titre exceptionnel, pour une durée limitée ou non, au nom d'une personne, en tant que propriétaire ou détenteur, qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg ou qui n'y dispose pas d'une adresse valable, à condition pour cette personne:
- de justifier d'attaches professionnelles 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 au Luxembourg, pour laquelle elle est dûment autorisée et sujette à l'imposition fiscale luxembourgeoise;
 - 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. »

Article 19

L'article 94 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit:

1. A l'alinéa introductif du paragraphe 1., la mention « d'une plaque rouge » est supprimée.

2. Le point 1.9. du paragraphe 1. est supprimé. Le point 1.10. est renuméroté 1.9.

3. Le point 2.4. du paragraphe 2. est remplacé par le texte suivant:

« 2.4. Aux fins de documenter pour un véhicule routier ou pour un signe distinctif particulier l'assurance obligatoire de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs: une attestation d'assurance certifiant la couverture respectivement du véhicule ou du signe distinctif particulier par une

police d'assurance en cours de validité le jour de la délivrance du certificat d'immatriculation, du certificat d'identification ou de la vignette de conformité.

L'attestation d'assurance doit être conforme au modèle approuvé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions et comporter au moins les indications suivantes: les nom, prénoms 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 une plaque rouge, le numéro de celle-ci et, pour les véhicules qui en sont pourvus, leur numéro d'immatriculation et leur numéro de châssis. »

4. Le point 2.6. du paragraphe 2. est remplacé par le texte suivant :

« 2.6. Aux fins de documenter la situation régulière au Luxembourg du propriétaire ou du détenteur d'un véhicule routier ou du titulaire d'un signe distinctif particulier : l'enregistrement de cette personne dans le répertoire national des personnes physiques et morales avec une adresse de résidence au Luxembourg valable ou, à défaut d'un tel enregistrement:

- pour une personne physique résidente, un certificat de résidence datant de moins d'un mois, délivré par la Commune territorialement compétente et attestant que la personne visée a sa résidence normale dans la commune en question;
- pour 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. »

5. Le paragraphe 3. est remplacé par le texte suivant:

« 3. Les véhicules routiers de fin de série au sens de l'une des directives communautaires de réception visées à la rubrique 4.2. de l'article 2 peuvent continuer à être immatriculés ou enregistrés pendant les premiers six mois à partir de la date d'échéance de leur réception communautaire, à condition toutefois que le nombre de véhicules d'un ou de plusieurs types déterminés immatriculés ou enregistrés au Luxembourg pendant cette période ne dépasse pas 10 %, pour les véhicules de la catégorie M1, respectivement 30 % pour les véhicules de toutes les autres catégories, du nombre de véhicules de tous les types concernés ayant été immatriculés ou enregistrés au Luxembourg au cours de toute l'année antérieure.

Au-delà du délai de six mois, les véhicules de fin de série ne peuvent plus être immatriculés ou enregistrés au Luxembourg que sur base d'une autorisation spéciale accordée par le Ministre ayant les transports dans ses attributions, dans les conditions suivantes:

- a) la demande afférente doit indiquer les motifs pour l'immatriculation ou l'enregistrement de véhicules de fin de série et comporter une liste avec les numéros de châssis des véhicules concernés;
- b) l'autorisation n'est accordée que pour les véhicules présentés à l'immatriculation ou à l'enregistrement dans les douze mois à compter de la date d'échéance de leur réception;
- c) le nombre de véhicules d'un ou de plusieurs types déterminés immatriculés ou enregistrés au Luxembourg pendant les douze mois après la date d'échéance de leur réception ne dépasse pas 10 %, pour les véhicules de la catégorie M1, respectivement 30 % pour les véhicules de toutes les autres catégories, du nombre de véhicules de tous les types concernés ayant été immatriculés ou enregistrés au Luxembourg au cours de toute l'année antérieure. »

6. La dernière phrase du deuxième alinéa du paragraphe 5. est remplacée par le texte suivant:

« En vue de la mise hors circulation temporaire d'un véhicule routier, le renvoi ou la remise à la SNCT de la seule partie I du certificat d'immatriculation suffit. »

7. Le début du paragraphe 7. est remplacé par le texte suivant:

« 7. Le propriétaire ou le détenteur d'un véhicule routier ainsi que le titulaire d'un signe distinctif particulier peuvent mandater une autre personne aux fins d'une transaction prévue aux paragraphes 1., 4., 5. et 6., à condition qu'il s'agisse d'un mandat écrit faisant mention: »

8. Le deuxième tiret du paragraphe 10. est remplacé par le texte suivant :

« - pour un signe distinctif particulier, de son numéro, ».

Article 20

L'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est complété par un nouvel article 94bis, libellé comme suit :

« **Art. 94bis.** 1. Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut attribuer des plaques rouges à la Société Nationale de Contrôle Technique (SNCT) ainsi qu'aux personnes physiques et morales autorisées à faire le commerce ou les réparations de véhicules routiers soumis à l'immatriculation.

Aux fins de l'obtention de l'autorisation ministérielle afférente, il y a lieu de produire:

- l'attestation d'assurance responsabilité civile prévue à l'article 94, paragraphe 2, point 2.4.;
- l'attestation relative à l'enregistrement du requérant dans le répertoire national des personnes physiques et morales prévue à l'article 94, paragraphe 2, point 2.6.;
- des timbres de chancellerie documentant le paiement de la taxe prévue à l'article 93, paragraphe 1.

L'autorisation ministérielle donne droit à la délivrance des plaques rouges et d'un certificat d'identification qui sont remis par la SNCT au titulaire de l'autorisation dans les conditions de l'article 14 du 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.

La durée de validité de l'autorisation expire à la fin de la deuxième année qui suit l'année de sa délivrance. L'autorisation peut être renouvelée pour de nouveaux termes de deux ans aux conditions prévues pour sa première délivrance; ces termes sont calculés à partir de la date d'expiration de l'autorisation à renouveler.

Les plaques rouges sont délivrées pour la durée de validité de l'autorisation.

En vue d'effectuer les démarches administratives prévues pour l'obtention de l'autorisation ministérielle ainsi que des plaques rouges et du certificat d'identification afférents ou pour le remplacement de plaques rouges dont la validité a expiré, le requérant ou le titulaire de l'autorisation peut mandater une autre personne, à condition que soient respectées les conditions de l'article 94, paragraphe 7.

2. A l'exception des motocycles, des tricycles, des cyclomoteurs et des quadricycles légers ainsi que des remorques qui ne doivent être munis que d'une plaque rouge à l'arrière, tout autre véhicule mis en circulation en vertu des dispositions du présent article doit être muni de deux plaques rouges qui portent le même 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. Toutefois, si des plaques rouges sont utilisées sur un ensemble de véhicules composé d'un véhicule automoteur et d'une semi-remorque accouplée ou comportant soit un véhicule automoteur qui tire une remorque ou un véhicule traîné, soit un véhicule automoteur équipé en dépanneuse qui tire un véhicule non valablement immatriculé, il suffit de deux plaques rouges dont l'une est fixée à l'avant du véhicule tracteur et l'autre à l'arrière du véhicule remorqué ou traîné.

3. Les plaques rouges peuvent être utilisées pour la mise en circulation:

- a) d'un véhicule sur le trajet le plus court de l'usine, de l'entrepôt, du point de vente ou de l'atelier de réparation à son lieu de destination;

- b) d'un véhicule neuf ou d'occasion à présenter à des clients;
- c) d'un véhicule à l'essai en rapport avec une réparation;
- d) d'un véhicule automoteur équipé en dépanneuse;
- e) d'un véhicule non valablement immatriculé sur le trajet le plus court à son lieu de destination.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut, par décision individuelle et à titre exceptionnel, autoriser l'usage de plaques rouges pour des besoins spéciaux non spécifiés à l'alinéa précédent.

4. L'utilisation des plaques rouges dans l'hypothèse du point b) de l'alinéa premier du paragraphe 3 est sujette à la condition que le véhicule muni de telles plaques soit conduit soit par le titulaire de ces plaques ou par son représentant, soit par le client, à condition dans ce dernier cas pour le titulaire des plaques rouges:

- d'avoir conclu avec son client un contrat écrit pour la mise à disposition temporaire du véhicule à essayer sous le couvert de plaques rouges, suivant un modèle défini par le ministre ayant les Transports dans ses attributions;
- d'avoir vérifié préalablement à l'essai la validité du permis de conduire de son client pour la catégorie du véhicule à conduire.

5. Les plaques rouges apposées sur un véhicule pendant un trajet transfrontalier ne peuvent être utilisées à cette fin que sous le couvert d'une fiche de mise en circulation internationale de véhicules routiers munis de plaques rouges, dont le modèle est agréé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions. Cette fiche comporte les indications suivantes :

- a) le numéro des plaques rouges 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, les dénomination et siège social ;
- c) la catégorie, la marque et le type ainsi que le numéro de châssis du véhicule mis en circulation sous le couvert des plaques rouges mentionnées sous a) ;
- d) la période de validité pour laquelle la fiche est remplie et qui ne peut pas excéder 15 jours ;
- e) l'itinéraire du trajet transfrontalier effectué ;
- f) la date à laquelle la fiche a été complétée et la signature du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, de son représentant ;
- g) 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, les dénomination et siège social ainsi que les nom, prénoms et domicile ou résidence normale du conducteur effectif ;
- h) 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 ayant les Transports dans ses attributions. Le titulaire de la fiche est tenu d'ajouter avant le début du trajet les indications sous c) à f) ainsi que, le cas échéant, sous g) et h).

Les fiches de mise en circulation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges sont tenues à la disposition des intéressés par la SNCT qui peut être chargée par le ministre de l'inscription sur les fiches des données mentionnées à l'alinéa qui précède.

6. Les plaques marchandes belges et les plaques d'immatriculation néerlandaises visées par la décision du Comité des ministres BENELUX (M(92)13) du 2 décembre 1992 sont assimilées aux plaques rouges à condition:

- que la circulation du véhicule 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 des dites 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 du véhicule en question comme véhicule commercial soient respectées.

7. La validité du certificat d'identification délivré en relation avec une paire de plaques rouges expire de plein droit lorsque les plaques rouges ou une plaque de la même paire sont détruites, perdues ou volées, lorsque la durée de validité de l'autorisation ministérielle prévue au paragraphe 1^{er} vient à échéance ou lorsque cette autorisation est retirée.

8. Il est défendu de faire des plaques rouges un usage non réglementaire ou de les multiplier.

Toute personne morale ou physique doit immédiatement remettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions les plaques rouges, et, le cas échéant, les fiches qui lui ont été délivrées en application des dispositions du présent article,

- si elle cesse son activité de commerce ou de réparation de véhicules routiers ;
- si elle n'utilise plus les plaques pour des besoins spéciaux ;
- si l'autorisation ministérielle prévue au paragraphe 1. est venue à son terme ou a été retirée à son titulaire ;
- si la durée de validité des plaques est expirée. »

Article 21

L'article 95 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. Le début de l'article est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 95.** La validité du certificat d'immatriculation, du certificat d'identification ou de la vignette de conformité relatif à un véhicule routier ou à un signe distinctif particulier expire de plein droit lorsque:

- a) la durée de validité dont est, le cas échéant, assorti le certificat ou la vignette arrive à sa date d'échéance;
- b) le document a été retiré et renvoyé au Ministre ayant les Transports dans ses attributions par la Police grand-ducale ou l'Administration des Douanes et Accises;
- c) le véhicule ou le signe distinctif est détruit;
- d) la validité du signe distinctif vient à échéance. »

2. Les lettres c) à g) actuelles sont référencées nouvellement en lettres e) à i).

3. A la lettre nouvellement référencée f), le libellé « l'article 23 du règlement grand-ducal du 21 février 2001 précité, » est remplacé par le libellé « l'article 23 du règlement-grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité, ».

4. A la lettre nouvellement référencée i), le terme « taxe sur les véhicules automoteurs » est remplacé par le terme « taxe sur les véhicules routiers ».

Article 22

L'article 98 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **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 4 bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée sans qu'il soit couvert par un certificat de contrôle technique ou un document équivalent en cours de validité. De même est-il défendu de mettre en circulation un véhicule routier soumis à l'enregistrement au Luxembourg ou 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. »

Article 23

Le paragraphe 2. l'article 102 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. Les huit tirets sont référencés a) à h).
2. Le sixième tiret, nouvellement référencé f), est remplacé par le texte suivant :
« 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. »

Article 24

Au paragraphe 2. de l'article 104 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, la lettre b) est remplacée par le texte suivant :

- « 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 ; »

Article 25

A l'article 105 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, un deuxième alinéa est ajouté avec le libellé suivant :

« 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. »

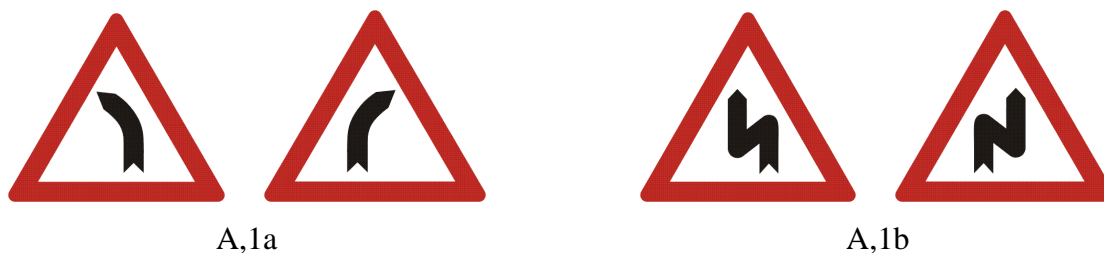
Article 26

L'article 107 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. Le chapitre I. « Signaux d'avertissement de danger » est remplacé par les textes et illustrations suivants :

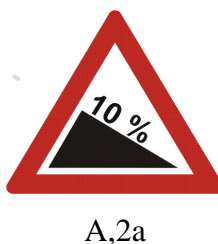
« I. SIGNAUX D'AVERTISSEMENT DE DANGER

1. Virage dangereux ou virages dangereux



Le signal A,1a indique l'approche d'un virage dangereux à gauche ou à droite.
Le signal A,1b 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



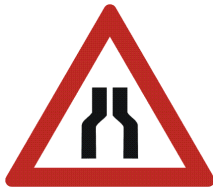
Le signal A,2a indique l'approche d'une descente à forte inclinaison. Le chiffre indique la pente en pourcentage dans sa partie la plus accentuée.

3. Montée à forte inclinaison

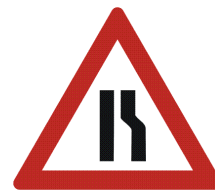
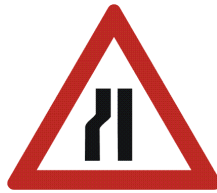


Le signal A,3a indique l'approche d'une montée à forte inclinaison. Le chiffre indique la pente en pourcentage dans sa partie la plus accentuée.

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.

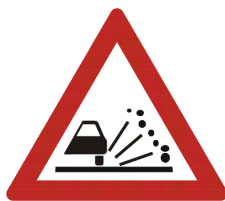
7. Chaussée glissante



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.

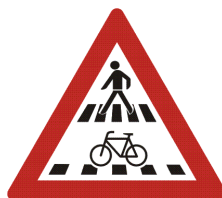
10. Approche d'un passage pour piétons



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 passage 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,14b indique l'approche d'un tronçon de voie publique où existe un risque que des animaux traversent la chaussée.

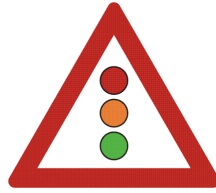
15. Travaux



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.

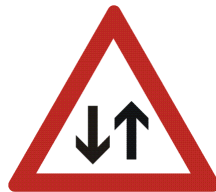
17. Vent latéral



A,18

Le signal A,18 indique l'approche d'un tronçon de voie publique où peut souffler un vent latéral violent.

18. 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.

21. 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.

22. 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.

23. Visibilité réduite



A,20c

Le signal A,20c 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.

24. 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.

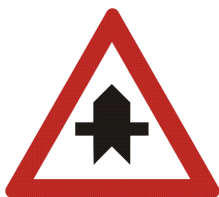
25. Intersection à priorité de droite



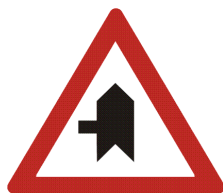
A,21a

Le signal A,21a indique l'approche d'une intersection où la priorité de droite est d'application, sans préjudice des dispositions de l'article 136.

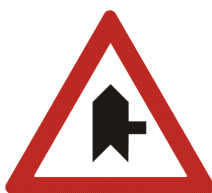
26. Intersection avec une ou plusieurs routes sans priorité



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.

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.

27. Intersection à sens giratoire



A,23

Le signal A,23 indique l'approche d'une intersection à sens giratoire.

28. Passage à niveau avec barrières



A,24

Le signal A,24 indique l'approche d'un passage à niveau muni de barrières ou de demi-barrières.

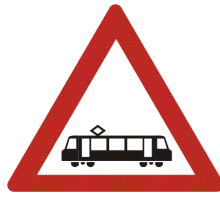
29. Passage à niveau sans barrières



A,25

Le signal A,25 indique l'approche d'un passage à niveau sans barrières ou demi-barrières.

30. Voie de tramway



A,26

Le signal A,26 indique l'approche d'une voie de tramway.

31. Approche d'un arrêt d'autobus



A,27

Le signal A,27 indique l'approche d'un arrêt d'autobus.

32. Signaux de distance aux passages à niveau



A,28a



A,28b



A,28c

Les signaux A,28a, A,28b et A,28c, qui peuvent compléter les signaux A,24 ou A,25, indiquent, à l'approche d'un passage à niveau, les distances respectives qui séparent le signal du passage à niveau. Les signaux A,28b et A,28c sont placés respectivement aux deux tiers et au tiers de la distance entre le signal A,28a et le passage à niveau.

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,21a peut être mis en place lorsque la visibilité de l'intersection doit être renforcée.

Les symboles des signaux A,6, A,10a, 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,28a à A,28c 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 de signalisation à messages variables 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.

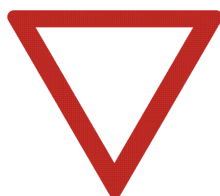
Lorsque les supports qui portent les signaux sont peints, la teinte est de couleur blanche; la teinte est constituée de bandes alternées rouges et blanches lorsque les supports portent également des signaux colorés lumineux. Lorsque le revers des signaux est peint, la teinte est de couleur grise.

Le côté des signaux A,1a à A,27 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. »

2. Le chapitre II. « Signaux de priorité » est remplacé par les textes et illustrations suivants :

« 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



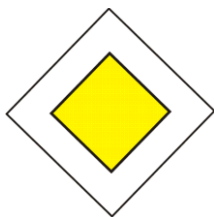
B,2a

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.

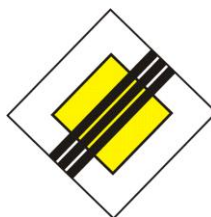
Les conducteurs doivent s'arrêter soit à l'endroit de la marque au sol telle que reprise à l'article 110 sous i), soit, en l'absence d'une telle marque, à l'endroit où ils peuvent observer dans les deux sens la chaussée sur laquelle ils s'engagent.

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



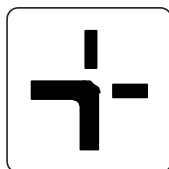
B,4

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 qui indique le tracé d'une route à priorité, et dont l'illustration ci-dessus est un exemple, 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

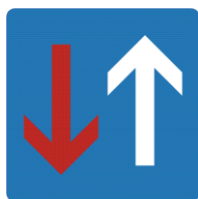


B,5

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 feux rouges clignotants annonçant l'approche d'un véhicule sur rails 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 véhicule sur rails, dégager immédiatement la voie ferrée et s'en écarter de manière à laisser le passage au véhicule sur rails, sans préjudice de l'article 137, paragraphe 2, premier alinéa.

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 1250 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. »

3. Le chapitre IX. « Panneaux additionnels » est modifié comme suit :

3.1. A la rubrique 2.3. (panneaux additionnels du modèle 3), le deuxième alinéa ainsi que les illustrations qui le complètent sont remplacés comme suit :

« 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 »

3.2. A la rubrique 2.6. (panneaux additionnels du modèle 6), dans le texte du modèle 6e, la mention « signal A,13 » est remplacée par la mention « signal A,12 ».

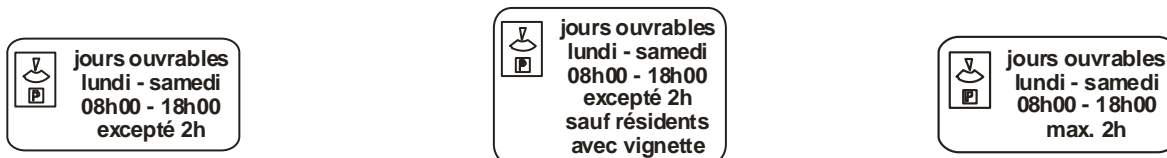
3.3. La rubrique 2.7. (panneaux additionnels du modèle 7), est remplacée comme suit :

« 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 modalités particulières émises par les autorités communales en matière de stationnement ou de parcage et dûment approuvées par l'autorité supérieure.

Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 7a :



modèle 7a complétant le signal C,18

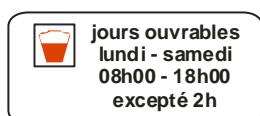
modèle 7a complétant le signal E,23

Le modèle 7b, qui peut compléter les signaux C,18 et E,23 à E,23d, et qui porte le symbole du parcmètre 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

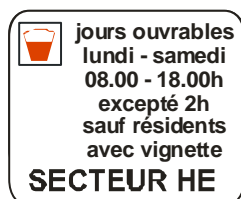
règlement communal soit exposé du côté intérieur du pare-brise du véhicule de sorte à être lisible de l'extérieur. Le symbole est suivi de l'inscription de la durée maximale de stationnement ou de parcage autorisée. Il peut être suivi de l'inscription des jours et des heures pendant lesquels la limitation 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 modalités particulières émises par les autorités communales en matière de stationnement ou de parcage et dûment approuvées par l'autorité supérieure.

Les illustrations ci-après sont des exemples du modèle 7b :



modèle 7b complétant le signal C,18

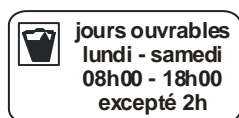


modèle 7a complétant les signaux E,23 à E,23d

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 exposé 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 modalités particulières émises par les autorités communales en matière de stationnement ou de parcage et dûment approuvées par l'autorité supérieure.

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 :

jours ouvrables
lundi - samedi
08h00 - 18h00
excepté 30 minutes

modèle 7d »

3.4. Une nouvelle rubrique 2.9. est insérée avec le texte et les illustrations suivants :

« 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 »

Article 27

Le paragraphe 1. de l'article 108 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« 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 A,23, A,24, B,1 et B,2a 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. »

Article 28

Le paragraphe 1. de l'article 110 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est modifié comme suit :

1. Les lettres e), m), n) et o) sont remplacées par le texte suivant :
 - « 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.
 - 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. A 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. »
2. Une nouvelle lettre p) est insérée avec le texte ci-après, les lettres p) et q) étant respectivement renumérotées q) et r) :

- « 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. »

Article 29

L'article 115 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 115.** 1. Les usagers doivent s'arrêter à toute réquisition

- a) des agents chargés du contrôle de la circulation,
- b) des candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police revêtus de leur uniforme qui opèrent dans le cadre d'un exercice pratique en matière d'accidents de la circulation ou d'un stage pratique en unité faisant partie de leur formation de base et
- c) 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, 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 et candidats énumérés au paragraphe 1. :

- 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 portant l'inscription «Halte Douane».

Sont à considérer en outre comme injonctions, les ordres verbaux donnés par les agents et candidats 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. »

Article 30

Le dernier alinéa de l'article 125 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« 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. »

Article 31

L'article 131bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. La lettre a) du deuxième alinéa du paragraphe 2. est remplacée par le texte suivant :

« a) les véhicules équipés d'une grue, lors du chargement et du déchargement; »

2. Une lettre c) est ajoutée au même deuxième alinéa avec le texte suivant :

« c) les véhicules routiers destinés au transport de carburant, lors du chargement ou du déchargement. »

Article 32

Le paragraphe 1. de l'article 134 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« 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 au troisième alinéa 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. »

Article 33

L'article 136 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est modifié comme suit :

1. Le paragraphe 3. est remplacé par le texte suivant :

« 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.

2. Le paragraphe 4. est remplacé par le texte suivant :

« 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. »

Article 34

La lettre a) du paragraphe 5. de l'article 139 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est remplacée par le texte suivant :

- « 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 ; »

Article 35

Le paragraphe 1. de l'article 141 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« **Article 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 entre eux une distance correspondant à un temps inter-véhiculaire 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 du deuxième alinéa ne s'appliquent pas aux conducteurs

- de véhicules automoteurs faisant partie d'un convoi de la police grand-ducale ou d'un convoi 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 de l'administration des services 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. »

Article 36

L'article 143 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 143.** Toutes compétitions sportives sont interdites sur les voies publiques, sauf autorisation du ministre ayant les Transports dans ses attributions 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

organisateur doit 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 interdit d'accompagner les concurrents sans signe apparent admis par l'organisateur.

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 de 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 établi sur la base d'un chronométrage des temps réalisés par les concurrents. »

Article 37

L'article 144 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est modifié comme suit :

1. Le chiffre 4° est remplacé par le texte suivant :

« 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. »

2. Au chiffre 6° le terme « feux-brouillard avant » remplace le terme « feux-brouillard ».

3. Le paragraphe B. est remplacé par le texte suivant :

« 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 au premier alinéa 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°. »

Article 38

A l'article 145 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant :

« 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. »

Article 39

A l'article 148 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, le paragraphe B. est remplacé par le texte suivant :

« B. A 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, troisième alinéa. 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. »

Article 40

L'article 153 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« **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. »

Article 41

Au paragraphe 1. de l'article 160 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, les deux lettres o) sont remplacées par le texte suivant :

- « 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. »

Article 42

Les chiffres 7° et 8° du premier alinéa de l'article 162 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant :

- « 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. »

Article 43

L'article 162ter de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

- « **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 automoteurs est interdit, sauf aux endroits signalés ou marqués comme emplacements de stationnement ou de parcage. »

Article 44

L'article 164 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est modifié comme suit :

1. Au paragraphe 1., la lettre a) est remplacée par le texte suivant :

- « 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 ; »

Les lettres b), c) et d) sont respectivement renumérotées c), d) et e).

2. Au paragraphe 2., la lettre d) est remplacée par le texte suivant :

- « 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 conducteurs d'autobus, de tramways et de voitures de location ayant plus de cinq places assises, y compris celle du conducteur, qui desservent ces points d'arrêt, aux conducteurs de taxis ainsi qu'aux conducteurs de véhicules assurant l'entretien, le nettoyage, le déneigement et le déblaiement de ces points d'arrêt ou de la voie publique ou 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 ; »

3. Au même paragraphe 2., la lettre l) est remplacée par le texte suivant :

« 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. »

Article 45

Au premier alinéa de l'article 165 du de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, la lettre a) est remplacée par les lettres a) et b) au libellé suivant :

« 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 ; »

Les lettres b), c) et d) sont respectivement renumérotées c), d) et e).

Article 46

L'article 166 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, est modifié comme suit :

1. La lettre s) est remplacée par le texte suivant :

« s) sur les chaussées des routes nationales et des chemins repris situées en dehors des agglomérations ; »

2. La lettre v) est remplacée par le texte suivant :

« 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. »

Article 47

Le paragraphe 1. de l'article 171 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant :

« 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. Sur la voirie normale ainsi que sur la grande voirie lorsque le signal de détresse ne fonctionne pas ou que le véhicule n'en est pas muni, le conducteur 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.

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. »

Article 48

L'article 172 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **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. »

Article 49

L'article 173 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« **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° 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 ;
- 7° 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 pays 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. »

Article 50

L'article 173bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le libellé suivant:

«**Art. 173bis.** Toute remorque et toute semi-remorque qui est immatriculée et 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 par l'autorité compétente du pays dans lequel celle-ci se trouve être immatriculée par un organisme de contrôle technique luxembourgeois, 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 premier doit porter à sa face arrière la plaque d'immatriculation qui lui a été attribuée dans le pays dans lequel elle se trouve être immatriculée ainsi que le signe distinctif national de ce pays.

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.

Article 51

A l'article 175 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité, il est ajouté une troisième alinéa au texte suivant :

« 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. »

2) Modifications du 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.

Article 52

La partie A. de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » qui figure en annexe 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 modifiée comme suit :

1. A la rubrique 36, l'infraction -01 est remplacée par le texte 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	
(36) -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			

2. L'infraction -01 de la rubrique 36 est complétée par une note de bas de page * libellée comme suit :

« * La présente disposition ne s'applique pas aux véhicules de la catégorie L (cyclomoteurs, motocycles, tricycles et quadricycles). »

3. A la rubrique 70, l'infraction -06 est remplacée par le texte 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) -06	- la partie I (..) d'un certificat d'immatriculation ou un document équivalent valables	24				

4. La rubrique 70 est complétée par une nouvelle infraction -07 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	
(70) -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				

5. La nouvelle infraction -07 de la rubrique 70 est complétée par une note de base de page * libellée comme suit :

« * Obligation pour le conducteur de se procurer un duplicata de la partie I endéans le mois qui suit la date de la déclaration de vol. »

6. A la même rubrique 70, les anciennes infractions 14 et 15 sont supprimées.

7. A la même rubrique 70, les anciennes infractions -07 à -13 sont renumérotées -08 à -14.

8. La même rubrique 70 est complétée par une nouvelle infraction 15 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	
(70) -15	- une carte de qualification de conducteur valable ou un document valable en tenant lieu	24				

9. A la même rubrique 70, la note de bas de page relative à l'ancienne infraction 11, renumérotée 12, est supprimée.

10. Les notes de bas de page relatives aux infractions -01, -03 et -04 de la rubrique 92 sont supprimées.

11. Les notes de bas de page relatives aux infractions -04 et -05 de la rubrique 94 sont supprimées.

12. Il est inséré une nouvelle rubrique 94bis libellé 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	
94bis -01	Usage non réglementaire de plaques rouges ou de plaques belges ou néerlandaises y assimilées			74		
-02	Défaut de plaques rouges réglementaires ou de plaques belges ou néerlandaises réglementaires y assimilées			74		
-03	Usage abusif ou multiplication de plaques rouges			74		
-04	Défaut de remettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions les plaques rouges ou les fiches de mise en circulation internationale dans les conditions réglementaires			74		
-05	Défaut d'une fiche de mise en circulation internationale réglementaire dans le cadre de l'utilisation de plaques rouges lors d'un trajet transfrontalier			74		

13. La référence à l'article 94ter est supprimée.

14. Les notes de bas de page relatives aux infractions -02 et -03 de la rubrique 98 sont supprimées.

15. A la rubrique 107, la note de bas de page qui vise les infractions 107-15, 107-17 et 107-19 est nouvellement référencée avec deux astérisques. Le numéro de rubrique 107 dans la colonne « Réf. aux articles » est complété par un astérisque qui renvoie à une note de bas de page libellée comme suit .

« * Les infractions de la présente rubrique sont également établies lorsque le signal respectif est repris sur un signal à validité zonale de type H,1. »

16. A la rubrique 107, l'infraction -37 est remplacée par le texte 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	
(107) -37	- le dépassement excédant 30 minutes	24		(..)		

17. A la rubrique 110, les infractions -05 et -07 à -11 sont remplacées par le texte 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	
(110) -05	Stationnement sur un emplacement réservé aux livraisons (..)		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			

18. A la rubrique 134, les infractions -01 et -02 sont remplacées par le texte ci-après ; les infractions -03 et -04 sont respectivement renumérotées -02 et -03.

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	
(134) -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		

19. A la rubrique 136, une nouvelle infraction -09 est insérée avec le texte ci-après ; les infractions -09 à -11 sont respectivement renumérotées -10 à -12

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	
(136) -09	Défaut de faciliter le changement de voie de circulation à un conducteur qui circule sur une voie de circulation fermée, encombrée ou supprimée			74		

20. A la rubrique 144, les infractions -03 à -06 sont remplacées par le texte ci-après ; les infractions -07 à -14 sont respectivement renumérotées -06 à -13.

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	
(144) -03	- défaut d'utiliser les feux-croisement ou les feux-brouillard avant en cas de brouillard (..) ou dans toute situation similaire réduisant la visibilité à moins de 100 mètres		49			
-04	- utilisation de nuit des feux-brouillard avant sans les feux arrière			74		
-05	- utilisation simultanée de nuit des feux-brouillard avant et des feux-route			74		

21. A la rubrique 145, l'infraction -03 est remplacée par le texte 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	
(145) -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 motorcycle, à l'arrêt ou en stationnement en dehors d'une agglomération			74		

22. A la rubrique 148, l'infraction -06 est supprimée. Les infractions -07 à -09 sont renumérotées -06 à -08.

23. A la rubrique 162, l'infraction -10 est remplacée par le texte 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	
(162) -10	- de traverser la chaussée en dehors d'un passage pour piétons, d'un passage souterrain ou d'un passage supérieur à moins de 30 mètres d'un tel passage		49			

24. A la rubrique 162ter, l'infraction -05 est remplacée par le texte 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	
(162ter) -05	- stationnement d'un véhicule automoteur en dehors d'un endroit signalé ou marqué comme emplacement de stationnement ou de parcage		49			

25. A la rubrique 164 l'infraction -01 est remplacée par le texte 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	
(164) -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				

26. A la même rubrique 164 une nouvelle infraction -02 est introduite avec le texte 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	
(164) -02	- soit dirigé dans le sens de la circulation, dans le cas d'une voie à sens unique		49			

27. A la même rubrique 164, les infractions -02 à -17 sont renumérotées -03 à -18.

28. A la rubrique 165 l'infraction -01 est remplacée par le texte 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	
(165) -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				

29. A la même rubrique 165 une nouvelle infraction -02 est introduite avec le texte 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	
(165) -02	- soit dirigé dans le sens de la circulation, dans le cas d'une voie à sens unique		49			

30. A la même rubrique 165, les infractions -02 à -05 sont renumérotées -03 à -06.

31. A la rubrique 166 l'infraction -18 est remplacée par le texte 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	
(166) -18	Stationnement en dehors d'une agglomération sur la chaussée d'une route nationale ou d'un chemin repris		49			

32. A la rubrique 171, les infractions -01 à -06 sont remplacées par le texte 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	
(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
	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	- 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			

33. La rubrique 172 est remplacée par le texte 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						
-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		49			

34. La rubrique 173 est remplacée par le texte 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	
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 **	24				
-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				
-06	- le cas échéant, la carte de qualification de conducteur ou le document en tenant lieu	24				
-07	- pour une remorque ou une semi-remorque, un document douanier conforme	24				
-08	Inobservation par le conducteur d'un véhicule immatriculé à l'étranger des conditions d'âge et de capacité requises par sa législation nationale			74		

35. Les infractions -01 à -07 de la rubrique 173 sont complétées par une note de bas de page libellée comme suit :

« *L'obligation d'exhiber un des documents en question 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. »

36. L'infraction -04 de la rubrique 173 est complétée par une note de bas de page ** libellée comme suit :

« ** Cette disposition ne s'applique pas lorsque le véhicule 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 cet atelier et un centre de contrôle technique en vue d'y être soumis à l'immatriculation ou à un contrôle technique. »

37. La rubrique 173bis est remplacée par le texte 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	
173bis	Pour une remorque ou semi-remorque immatriculée et 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		
-03	- défaut, à la face arrière, du signe distinctif du pays d'origine		49			

Article 53

A la partie F. de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés », l'infraction 13-05 est remplacée par le texte 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	
13-05	Fait pour un conducteur de taxi de prendre en charge des voyageurs en dehors du système de la tête de file ou du premier taxi obligatoire	24				

Article 54

La rubrique 4 de la partie K de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » est supprimée.

3) Modifications du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers.

Article 55

L'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers est modifié comme suit:

1. Le deuxième point du premier tiret est supprimé.
2. Le troisième point actuel du premier tiret est modifié par le libellé suivant:

« ● de la directive modifiée 2007/46/CE 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 ; »

Article 56

L'article 2 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le libellé suivant:

« **Art. 2.** Pour autant que le présent règlement ne dispose pas autrement de manière explicite, les définitions reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques s'appliquent intégralement au présent règlement.

Au sens du présent règlement, les notions « réception » et « réceptionné » sont utilisés avec la même signification que les notions « agréation » et « agréé ». »

Article 57

L'article 23 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est modifié comme suit:

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

« 1. Dans le cas de sa transcription au nom d'un nouveau propriétaire, un véhicule routier n'est pas soumis au contrôle technique prévu par l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée, à condition qu'il soit satisfait aux trois 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) dans le cadre de sa transcription, le véhicule ne change ni de catégorie ni de sous-catégorie;
- c) le nouveau propriétaire du véhicule renonce explicitement au contrôle technique au moyen d'une déclaration écrite en remplissant à cette fin la formule spéciale tenue à la disposition des intéressés par l'organisme de contrôle.

Toutefois, il ne peut pas être renoncé au contrôle technique d'un tel véhicule dans le cas où la transcription de ce véhicule inclut en outre son agréation comme suite à une réparation ou une transformation dans les conditions de l'alinéa 2.3. du paragraphe 2. de l'article 27 du présent règlement.

Les dispositions du présent paragraphe s'appliquent également en cas d'immatriculation au Luxembourg d'un véhicule ayant préalablement été immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Économique Européen, qui est couvert par un certificat de contrôle technique ayant été délivré par les autorités compétentes de cet État membre et étant en cours de validité dans les conditions visées au point a) du premier alinéa. Si la durée de validité du certificat de contrôle technique étranger est supérieure à celle découlant des dispositions de l'article 4 bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, elle est réduite respectivement limitée à celle découlant de ces dispositions. Dans tous les cas, mention de la durée de validité résiduelle du certificat de contrôle technique étranger au Luxembourg est faite sur ce dernier par l'organisme de contrôle technique. »

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

« 2. Dans le cas où en vertu des dispositions afférentes de l'alinéa six du paragraphe 1^{er} de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée un véhicule routier ayant subi une transformation est exempté du contrôle technique prévu sous 4° de l'alinéa deux du même paragraphe, l'atelier ayant effectué la transformation en question est tenu d'établir et de signer une attestation de transformation en bonne et due forme dont il doit, d'une part, remettre l'original au propriétaire ou au détenteur du véhicule transformé pour servir à celui-là de titre et valant document de bord et, d'autre part, envoyer une copie à la SNCT, endéans les 24 heures après la délivrance de l'attestation.

Le modèle de l'attestation de transformation est arrêté par le Ministre ayant les Transports dans ses attributions. Des exemplaires réalisés au moyen de papier sécurisé sont tenus à disposition des intéressés par la SNCT. »

Article 58

La phrase introductive du paragraphe 1. de l'article 24 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacée par le libellé suivant :

« 1. Le contrôle technique porte au moins sur l'état et l'entretien adéquat du point de vue technique et réglementaire des organes mentionnés à 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, ainsi que sur les autres éléments mentionnés dans la prédite annexe, pour autant que ces organes et éléments concernent l'équipement obligatoire des véhicules routiers au Luxembourg, et en particulier sur : »

Article 59

L'alinéa premier de l'article 25 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le libellé suivant :

« Les contrôles, inspections et essais prescrits dans le cadre d'un contrôle technique doivent être exécutés conformément aux dispositions afférentes de l'annexe II de la directive 2009/40/CE précitée ou, à défaut de telles dispositions dans cette directive, conformément aux dispositions des normes ou documents techniques à déterminer par le ministre. »

Article 60

L'article 26 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est modifié comme suit:

1. Les paragraphes 1. et 2. sont remplacés par le libellé suivant:

« **Art. 26.** 1. Tout type de véhicule routier qui par construction ou du fait de ses caractéristiques techniques tombe sous l'application de l'une des directives modifiées 2002/24/CE, 2003/37/CE ou 2007/46/CE précitées, est agréé avant la première immatriculation ou le premier enregistrement au Luxembourg du premier véhicule du type en question. A cette fin, un procès-verbal de réception est établi par l'organisme de contrôle sur base de la réception communautaire délivrée sur base d'une des directives précitées.

2. Tout type de véhicule routier qui par construction ou du fait de ses caractéristiques techniques ne tombe pas sous l'application des directives modifiées 2002/24/CE, 2003/37/CE ou 2007/46/CE précitées doit être agréé avant la première immatriculation ou le premier enregistrement au Luxembourg du premier véhicule du type en question. A cette fin, un procès-verbal de réception est établi par l'organisme de contrôle (= réception nationale par type). »

2. L'alinéa premier du paragraphe 3. est remplacé par le libellé suivant:

« 3. Tout véhicule routier qui tombe sous l'application d'une des directives modifiées 2002/24/CE, 2003/37/CE et 2007/46/CE précitées et qui soit n'est pas couvert par une réception sur base d'une des directives précitées, soit n'est pas accompagné d'un certificat de conformité valable délivré sur base d'une de ces directives, soit a été transformé ou modifié par rapport au prototype de base réceptionné de sorte à rendre invalide son procès-verbal de réception, son certificat d'immatriculation et, le cas échéant, son certificat de conformité, doit être agréé avant sa première immatriculation ou son premier enregistrement au Luxembourg. A cette fin, un procès-verbal de réception est établi par l'organisme de contrôle en vertu des dispositions de l'article 26 bis (= réception nationale à titre isolé). »

Article 61

L'alinéa deux de l'article 38 du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est remplacé par le libellé suivant:

« Lorsque des documents dont question au deuxième tiret de l'alinéa précédent fournissent la preuve qu'au cours des trois mois précédant le contrôle technique routier le véhicule a fait l'objet d'un contrôle technique effectué en application de la directive 2009/40/CE précitée sur l'un des points repris au chiffre 10 de l'annexe I de la directive modifiée 2000/30/CE précitée, un contrôle de ce point dans les conditions du présent article n'a pas lieu, à moins d'être justifié notamment en raison d'une non-conformité ou d'une défectuosité manifeste. »

4) Modifications du 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

Article 62

Entre les articles 1^{er} et 2 du 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 il est inséré un nouvel article 1 bis avec le libellé suivant:

« **Art. 1 bis.** Pour autant que le présent règlement ne dispose pas autrement de manière explicite, les définitions reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques s'appliquent intégralement au présent règlement. »

Article 63

L'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité est supprimé.

Article 64

L'article 11 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité est modifié comme suit:

1. La première phrase de l'alinéa premier est remplacée par le texte suivant:

« **Art. 11.** Les plaques d'immatriculation dont sont munis les véhicules routiers 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.»

2. L'alinéa quatre est remplacé par le texte suivant:

« Par dérogation aux trois alinéas qui précèdent, les plaques d'immatriculation visées sous h) de l'article 7 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. »

Article 65

Aux alinéas premier et trois du paragraphe 3. de l'article 12 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité les termes « emblème des Communautés Européennes » sont remplacés par « emblème de l'Union européenne.»

Article 66

L'article 13 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité est remplacé par le texte suivant :

« **Art. 13.** Hormis leur obligation de conformité aux dispositions des articles 11 et 12, l'état des plaques d'immatriculation, des plaques rouges et des signes distinctifs particuliers, ainsi que les supports de ces

plaques et signes doivent répondre aux prescriptions arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Un règlement à prendre à ces fins par le ministre détermine :

- a) l'aspect général des plaques d'immatriculation, des plaques rouges et des signes distinctifs particuliers, des supports de ces plaques et signes ainsi que leurs dimensions;
- b) l'état et la structure des plaques et signes visés sous a);
- c) la disposition des caractères alphanumériques de ces plaques et signes ainsi que leur forme, leur taille et leur emboutissage;
- d) les couleurs à respecter pour ces plaques et signes, les supports de ceux-ci ainsi que les couleurs et les dimensions des signes y apposés. »

5) Modification 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

Article 67

Le point 1) de 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 texte suivant :

« 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 ; »

6) Modification du règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres

Article 68

A l'article 1^{er} du règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant :

« L'appareil utilisé par la police grand-ducale pour contrôler le dépassement des limitations réglementaires de la vitesse est le cinémomètre. »

Article 69

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures, Notre Ministre de l'Intérieur et à la Grande Région 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.

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 :

Avant-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 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 ;
- 3) le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers ;
- 4) 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 ;
- 5) 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 des véhicules ;
- 6) le règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres.

Considérations générales

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal a pour objet d'amender la réglementation routière dans le contexte de six règlements grand-ducaux :

1. L'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la Route) est adapté en ce qui concerne des dispositions et définitions techniques concernant les véhicules et leur équipement (en ses articles 2, 2bis, 3, 3bis, 4, 6, 20, 24ter, 25bis, 25ter, 36, 39, 44, 49, 50, 54 et 172, voir sous 1.1. ci-après), des dispositions concernant les documents de bord, l'immatriculation des véhicules et la procédure des plaques rouges (articles 70, 92, 94, 94bis, 95, 98, 173 et 173bis, voir sous 1.2.) ainsi que des dispositions concernant la circulation et la signalisation sur la voie publique (articles 39, 102, 104, 105, 107, 108, 110, 115, 125, 131bis, 134, 136, 139, 141, 143, 144, 145, 148, 153, 160, 162, 162ter, 164, 165, 166, 171 et 175, voir sous 1.3.).

1.1. Les modifications que le présent avant-projet de règlement grand-ducal propose en matière de dispositions et définitions techniques concernant les véhicules et leur équipement visent plus particulièrement les points suivants :

- Les définitions et notamment leur adaptation à la terminologie internationale (articles 1^{er} et 2 de l'avant-projet) ;
- La modification ou l'ajoute de la référence aux directives communautaires actualisées de réception des véhicules en ce qui concerne leurs largeur, longueur, hauteur, roues ou tables de roulement et dispositif d'échappement (articles 3, 5, 6, 7 et 9 de l'avant-projet) ;

- La refixation de la teneur maximale en monoxyde de carbone dans les gaz émis par les véhicules routiers automoteurs équipés d'un moteur à allumage commandé dont les émissions ne sont pas contrôlées par un système de régulation perfectionné (article 10 de l'avant-projet) ;
- L'exclusion des véhicules de la catégorie L de l'obligation d'être munis d'un dispositif de marche en arrière (article 11 de l'avant-projet) ;
- Les véhicules autorisés à être équipés de un à quatre feux jaunes clignotants (article 13 de l'avant-projet) ;
- La précision des hypothèses dans lesquelles il peut être procédé à la reffrappe d'un numéro de châssis d'un véhicule (article 15 de l'avant-projet) ;
- L'interdiction d'installer des strapontins dans le couloir des autocars et autobus (article 16 de l'avant-projet) ;
- L'équipement de véhicules routiers immatriculés ou enregistrés à l'étranger (article 48 de l'avant-projet) ;
- Des amendements ponctuels divers (articles 4 et 8 de l'avant-projet).

1.2. Les modifications en matière de dispositions concernant les documents de bord, l'immatriculation des véhicules et les plaques rouges visent plus particulièrement les points suivants :

- Le cas d'un vol de la partie I du certificat d'immatriculation (article 17 de l'avant-projet) ;
- La non-obligation sous certaines conditions d'immatriculer au Luxembourg un véhicule de société immatriculé dans un autre Etat membre (article 18 de l'avant-projet) ;
- La réglementation concernant les plaques rouges (articles 18, 19, 20 et 21 de l'avant-projet). L'avant-projet de règlement grand-ducal se propose de revoir la réglementation concernant les plaques rouges, de reprendre l'ensemble des dispositions réglementaires relatives aux plaques rouges à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et de créer les conditions réglementaires pour utiliser les plaques rouges émises par les autorités luxembourgeoises en dehors du Grand-Duché sur le territoire des autres Etats signataires de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975.

Depuis l'entrée en vigueur au 1^{er} juillet 2003 du règlement grand-ducal 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, les dispositions réglementaires concernant les plaques rouges, qui étaient regroupées jusqu'ici à l'article 65 du Code de la Route, figurent pour la très grande partie à l'article 4 du règlement grand-ducal du 17 juin précité. Suite à l'entrée en vigueur du règlement grand-ducal du 17 juin 2003 précité, une refonte poussée du Code de la Route par un règlement grand-ducal du 18 octobre 2006 a modifié foncièrement les dispositions relatives au certificat d'immatriculation, au certificat d'identification et à la vignette de conformité (cf. art. 92 à 96). L'article 94 règle plus particulièrement les documents à produire et les modalités procédurales aboutissant à l'immatriculation d'un véhicule, tout en traitant en parallèle des mêmes questions pour ce qui est de la délivrance des plaques rouges et des signes distinctifs particuliers.

Or, il faut se rendre à l'évidence que le Code de la Route considère les plaques rouges tantôt séparément des signes distinctifs particuliers, tantôt comme un genre spécial de signe distinctif particulier. Afin d'éviter toute confusion il est prévu de considérer dorénavant les plaques rouges à part des plaques d'immatriculation et des signes distinctifs particuliers. Par ailleurs, l'éparpillement des dispositions régissant les plaques rouges sur un grand nombre d'articles du Code de la Route (notamment articles 94 et 95) et sur le règlement grand-ducal du 17 juin 2003 précité manque de lisibilité tant pour l'administré entendant utiliser les plaques rouges que pour les autorités appelées à contrôler celles-ci. Aussi paraît-il plus avantageux de regrouper les dispositions afférentes dans un seul et même texte qui aura de préférence sa place dans le Code de la Route. Le règlement grand-ducal de 2003 traitera à son tour les aspects matériels (couleurs, dimensions, disposition des éléments alphanumériques ...) auxquels les plaques rouges doivent répondre.

Un dernier point concerne une particularité tenant à la délivrance des plaques rouges qui se fait actuellement en deux temps :

- dans une première étape le titulaire doit être autorisé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions à obtenir des plaques rouges;
- dans un deuxième temps ces plaques rouges sont délivrées pour un temps limité par la SNCT.

Dans l'intérêt de la simplification administrative il convient de réunir les deux opérations en une seule, tout en introduisant une durée de validité limitée de l'autorisation ministérielle, calquée sur celle des plaques délivrées sur base de celle-ci. Dans ces conditions la SNCT sera chargée de l'instruction des demandes en obtention et en renouvellement des autorisations en question dont elle s'occupera parallèlement à la gestion proprement dite de l'émission et de la récupération des plaques rouges. Dans ce contexte la mise en œuvre du cahier des charges que le ministre des Transports a édicté en 2003 pour les fabricants de plaques rouges risque de se heurter aux dispositions de la Constitution. En effet, des obligations imposées aux fabricants de plaques rouges relèvent des matières réservées à la loi par l'article 11 (6) de la Constitution. Il est par conséquent prévu d'abandonner le cahier des charges au profit de dispositions réglementaires arrêtant les conditions auxquelles doivent répondre les plaques rouges. La détermination des détails de ces conditions sera déléguée au ministre ayant les Transports dans ses attributions conformément à l'article 76, alinéa 2 de la Constitution.

Dans les conditions de délivrance actuelles, les plaques rouges posent encore problème lorsqu'elles sont utilisées en-dehors des frontières nationales. La question ne se pose pas pour le trafic intra-Benelux, à condition que les exigences de la décision Benelux M(92)13 du 2 décembre 1992 soient respectées. Le problème reste pourtant entier ailleurs. En vertu de l'article 35 de la Convention sur la circulation routière précitée, l'apposition sur un véhicule de plaques minéralogiques (définitives ou provisoires) dont l'emploi est autorisé par l'autorité publique au profit d'une personne sans identification du véhicule destiné à en être muni n'est pas permise. Il faut que le véhicule soit couvert en outre par un document officiel mentionnant les coordonnées de la personne disposant du véhicule ainsi que les catégories, marque, type, numéro de châssis et numéro d'identification du véhicule. A l'instar de l'approche allemande, il est prévu de créer un document officiel de mise en circulation provisoire des véhicules munis de plaques rouges luxembourgeoises qui répond aux exigences de l'article 35 de la Convention.

Les dispositions sur les plaques rouges sont regroupées dans un nouvel article 94bis du Code de la Route en y reprenant plus particulièrement le contenu de l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité. Parallèlement d'autres articles du Code de la Route traitant des plaques rouges ainsi que l'article 11 du règlement grand-ducal du 17 juin 2003 devront être adaptés en conséquence.

- Les documents de bord de véhicules routiers immatriculés à l'étranger et circulant sur le territoire luxembourgeois (articles 49 et 50 de l'avant-projet) ;
- Des amendements ponctuels divers (article 22 de l'avant-projet).

1.3. Les modifications en matière de circulation et de signalisation sur la voie publique visent plus particulièrement les points suivants :

- Les véhicules autorisés à être équipés d'un avertisseur sonore spécial (et donc de feux bleus clignotants) en relation avec le service urgent (article 12 de l'avant-projet de règlement grand-ducal) et les véhicules autorisés à être équipés de feux jaunes clignotants en relation avec le service qu'ils effectuent (article 13 de l'avant-projet) et leur utilisation (article 31 de l'avant-projet) ;
- La signalisation et le marquage routiers (articles 26 à 28 et 51 de l'avant-projet) ;
- Les véhicules autorisés à circuler sur certaines parties réservées ou à accès restreint de la voie publique (articles 24 et 25 de l'avant-projet) ;
- Les injonctions données aux usagers (article 29 de l'avant-projet) ;
- Les règles visant la circulation proprement dite ou l'immobilisation d'un véhicule sur la voie publique (articles 32 à 40 et 42 à 47 de l'avant-projet) ;
- Des amendements ponctuels divers (articles 14, 30 et 41 de l'avant-projet).

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 est adapté en ce qui concerne les infractions du Catalogue des avertissements taxés qui figure en annexe dudit règlement suite aux modifications intervenues dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité.

3. Le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers est adapté en ce qui concerne des dispositions concernant le contrôle technique des véhicules routiers.

Les modifications que le présent avant-projet de règlement grand-ducal propose dans ce domaine visent plus particulièrement les points suivants :

- La mise en conformité 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 (article 57 de l'avant-projet) ;
- La référence à la directive 2009/40/CE qui est une directive de codification qui procède à la refonte de la directive 96/96 (abrogée) avec toutes ses modifications (articles 58, 59 et 61 du avant-projet) ;
- Des amendements ponctuels divers (articles 55, 56 et 60 du avant-projet).

4. 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 adapté en ce qui concerne des dispositions concernant les plaques d'immatriculation des véhicules routiers.

Les modifications que le présent avant-projet de règlement grand-ducal propose dans ce domaine visent plus particulièrement les points suivants:

- La création de la base juridique pour prendre un règlement ministériel remplaçant le cahier des charges pour la fabrication et la délivrance de plaques d'immatriculation pour les véhicules routiers immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg (article 66 du avant-projet) ;
- Des amendements ponctuels divers (articles 62, 63, 64 et 65 du avant-projet).

5. 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 des véhicules est adapté en ce qui concerne des taxes visant les demandes en obtention des documents prescrits pour la mise en circulation et la conduite de véhicules

Les hypothèses dans lesquelles la taxe administrative en matière d'immatriculation est due sont énumérées au règlement grand-ducal modifié du 12 novembre 1981. La base légale en est 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. Afin d'assurer, par analogie à la différenciation faite dans le Code de la Route entre plaques rouges et signes particuliers servant à l'identification des véhicules routiers, une distinction claire entre les deux formes d'identification des véhicules en relation avec la perception de la taxe administrative, il convient de prévoir cette précision à l'endroit de l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 (article 67 de l'avant-projet).

6. Le règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres pour ce qui est des cinémomètres utilisés par la Police grand-ducale.

Commentaire des articles

1) Modifications de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques

Ad article 1^{er} (modifiant l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques) : 1. L'ajout de la mention « la voirie normale comprend .. » à la rubrique 1.3. de l'article 2 aligne la définition de la voirie normale sur celle de l'article 5 de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

2. - 10. : Voir ci-après.

10. Le terme « feu-brouillard avant » remplace le terme « feu-brouillard », car il permet de mieux faire la distinction avec le feu-brouillard arrière sous f) à la même rubrique 3.5. ; afin de clarifier qu'il n'y a pas de limitation aux seuls brouillards, neiges et pluies pour l'usage de ces feux, la mention « ou dans toute situation similaire caractérisée par une visibilité réduite » remplace la mention « (en cas) de chute de neige ou de chute de pluie » ; les articles 144, 145 et 148 sont adaptés en conséquence.

2. - 10. et 11. – 15. : Lors de chaque modification du Code de la route, il est profité pour adapter la terminologie nationale des définitions des notions communément utilisées en matière de législation routière inscrites à l'article 2 du Code de la Route à la terminologie internationale ou pour compléter les définitions inscrites à l'article 2 par celles utilisées communément au niveau international. Presque toutes les définitions de l'article 2 sont reprises de celles employées couramment dans le droit international de la circulation et de la signalisation routière, notamment de celles des directives communautaires édictées dans le cadre de la politique commune des transports et de l'harmonisation des législations des Etats membres en matière de réception automobile, et de celles des Règlements des Nations-Unies.

Une définition qui ne rentre pas dans le cadre de cette observation générale mérite d'être relevée:

A la rubrique 2.23, le terme « véhicule automoteur » est remplacé par le terme « véhicule routier », introduisant par là la possibilité pour les remorques et semi-remorques de devenir véhicules historiques, le Gouvernement entendant suivre ainsi une revendication de la « Lëtzebuenger Oldtimer Federatioun » (L.O.F). En effet, il n'y a pas d'argument qui plaide contre une classification comme véhicule historique d'une remorque ou d'une semi-remorque à partir d'un certain âge. A l'instar notamment des autobus et autocars, ainsi que des poids lourds, il est proposé que les remorques et semi-remorques ne peuvent obtenir le statut de véhicule historique que si leur date de première mise en circulation remonte à plus de 35 ans. Le statut de véhicule historique confère le droit à celles des remorques et semi-remorques qui ont été mises en circulation pour la première fois à partir du 1^{er} janvier 1950 de ne devoir être soumises au contrôle technique périodique que tous les 2 ans et à ceux de ces véhicules qui ont été mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1950 de ne pas devoir être soumis au contrôle technique périodique. En plus, la validité du certificat d'immatriculation d'un véhicule historique ne peut être périmée de plein droit que lorsque le véhicule n'est plus couvert par un certificat de contrôle technique valable depuis plus de quatre ans ou que la taxe sur les véhicules routiers est due depuis plus de quatre ans.

Ad article 2 (modifiant l'article 2bis) : Les définitions intégrées à l'article 2bis sont reprises textuellement des annexes de la directive modifiée 2003/37/CE concernant la réception par type des tracteurs agricoles ou forestiers, de leurs remorques et de leurs engins interchangeables tractés, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques de ces véhicules et abrogeant la directive 74/150/CEE. Dans le souci d'améliorer la concordance entre la législation routière nationale et les directives CE afférentes, il y a lieu d'introduire dans le Code de la Route les catégories de véhicules telles qu'elles sont définies sur le plan communautaire.

Ad article 3 (modifiant l'article 3) : 1. Par analogie aux dispositions de l'article 4 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité (Code de la route), qui traite la longueur des véhicules routiers, le terme « véhicule(s) » est complété à l'article 3 par le terme « routier(s) ». 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 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.

2. La référence aux directives communautaires de réception est actualisée au vu du fait, d'une part, que les directives modifiées 70/156/CEE et 74/150/CEE ont été remplacées par les directives modifiées 2007/46/CE et 2003/37/CE et que, d'autre part, la directive 2002/24/CE a été modifiée entre-temps. Comme le libellé de ces dernières directives est énoncé à la rubrique 4.2. de l'article 2, il suffit d'y faire référence.

Ad article 4 (abrogeant l'article 3bis) : Comme la disposition transitoire de l'article 3bis est devenue caduque depuis le 1^{er} janvier 2007, il est proposé d'abroger cet article.

Ad article 5 (modifiant l'article 4) : Pour le commentaire relatif à la modification de l'avant-dernier alinéa de l'article 4, prière de se référer au point 2. du commentaire relatif à l'article 3 du Code de la Route.

Ad article 6 (modifiant l'article 6) : Pour le commentaire relatif à la modification de l'article 6, prière de se référer au commentaire relatif à l'article 3 du Code de la Route.

Ad article 7 (modifiant l'article 20) : A l'instar des dispositions concernant la largeur, la longueur et la hauteur des véhicules routiers, l'article 20 est complété par la précision que les véhicules routiers qui, du point de vue des roues ou tables de roulement, répondent aux prescriptions de l'une des directives communautaires de réception précitées sont réputés satisfaire aux prescriptions de cet article. Alors que de toute manière un État membre de l'Union européenne ne peut jamais refuser un véhicule ou un élément d'un véhicule qui répond aux exigences d'une directive communautaire, même si des dispositions techniques nationales divergent des dispositions communautaires, il est recouru dans les articles du Code de la Route relatifs à des éléments techniques à la formule de présomption, à savoir que tout élément technique d'un véhicule routier répondant aux exigences communautaires est réputé satisfaire également aux exigences nationales.

Ad article 8 (modifiant l'article 24ter) : La première phrase de l'alinéa trois de l'article 24ter est reproduite telle qu'elle existe aujourd'hui, mais à sa fin, le bout de phrase « et modifiant la directive 70/156/CEE du Conseil » est abrogée étant donné que cette directive a été abrogée.

Ad article 9 (modifiant l'article 25bis) : A l'instar des dispositions concernant la largeur, la longueur, la hauteur, les roues ou tables de roulement des véhicules routiers, l'article 25bis est complété par la précision que les véhicules routiers qui, du point de vue de leur dispositif d'échappement, répondent aux prescriptions de l'une des directives communautaires de réception précitées sont réputés satisfaire aux prescriptions de cet article. Alors que de toute manière un État membre de l'UE ne peut jamais refuser un véhicule ou un élément d'un véhicule qui répond aux exigences d'une directive communautaire, même si des dispositions techniques nationales divergent des dispositions communautaires, il est recouru dans les articles du Code de la Route relatifs à des éléments techniques à la formule de présomption, à savoir que tout élément technique d'un véhicule routier répondant aux exigences communautaires est réputé satisfaire également aux exigences nationales.

Ad article 10 (modifiant l'article 25ter) : 1. Par 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, la directive modifiée 96/96/CE du Conseil du 20 décembre 1996 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques a été abrogée. La directive 2009/40/CE est une directive de codification qui procède à la refonte de la directive 96/96/CE avec toutes ses modifications. Même si la directive 2009/40/CE ne

change rien au contenu du contrôle technique tel qu'il est appliqué aujourd'hui, il y a lieu de remplacer à l'alinéa premier du paragraphe 2 de l'article 25ter la référence à la directive modifiée 96/96/CE par celle à la directive 2009/40/CE.

2. Il est profité de l'occasion pour aligner les prescriptions de l'alinéa deux du paragraphe 2. de l'article 25ter aux prescriptions de la directive 2009/40/CE. En effet, le point 8.2. de l'annexe II de cette directive stipule que « *La teneur maximale admissible en CO des gaz d'échappement des véhicules routiers automoteurs (à l'exception de ceux énumérés à l'alinéa premier du paragraphe 2. de l'article 25ter) 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 est celle mentionnée par le constructeur. Lorsque cette donnée n'est pas disponible ou lorsque les autorités compétentes des Etats membres décident de ne pas la retenir comme valeur de référence, la teneur en CO ne doit pas excéder*

i) pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois entre la date fixée par les Etats membres à partir de laquelle ces véhicules ont dû satisfaire à la directive 70/220/CEE et le 1^{er} octobre 1986 : 4,5 % vol. ;

ii) pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation pour la première fois après le 1^{er} octobre 1986 : 3,5 % vol. »

Les deuxième et troisième tirets de l'alinéa deux reprennent les dispositions des points i) et ii) ci-dessus. La directive laisse aux Etats membres la liberté de fixer eux-mêmes la teneur en CO à ne pas dépasser pour les véhicules immatriculés ou mis en circulation avant le 1^{er} septembre 1972. Le premier tiret de l'alinéa deux reprend pour ces véhicules la disposition de la directive selon laquelle la valeur maximale admise pour la teneur en CO est celle fixée par le constructeur du véhicule, ou, à défaut, fixe la valeur maximale à 6,5 %.

Il est pratique courante, pour les véhicules d'un certain âge, d'ajuster le réglage du système de carburation de ces véhicules avant de les faire passer au contrôle technique, ceci dans le but de réussir le contrôle en question (soit de rester en dessous du seuil de 4,5% pour les émissions de CO). D'expérience il est toutefois su que le réglage du système de carburation d'un tel véhicule est remis à sa valeur antérieure dès que celui-ci a quitté le site du contrôle technique, de sorte que le niveau de pollution du véhicule en circulation risque d'être nettement supérieur à celui qui a été mesuré lors de son contrôle technique. Afin de permettre au moins aux propriétaires de véhicules plus anciens (historiques) proprement entretenus de pouvoir passer le contrôle technique sans devoir recourir à un quelconque trucage au niveau du réglage du système de carburation de ces véhicules, il a été décidé de fixer le taux pour la teneur en CO pour les véhicules ayant été immatriculés avant le 1^{er} septembre 1972 à un niveau correspondant à l'état technologique effectif des années visées. Alors que pour la grande majorité des véhicules historiques convenablement entretenus la teneur en CO peut être maintenue aux alentours de 6,0%, sans qu'une intervention sur le réglage du système de carburation ne soit requise, le taux visé a été fixé à 6,5%.

3. Au paragraphe 5. de l'article 25ter, la référence à la directive modifiée 96/96/CE est remplacée par la référence à la directive 2009/40/CE.

Ad article 11 (modifiant l'article 36) : Comme la réglementation internationale ne prescrit pas pour les véhicules de la catégorie L dont la masse à vide excède 400 kg l'équipement obligatoire avec un dispositif de marche en arrière, ces véhicules sont exemptés de cette obligation. L'article 36 est modifié en conséquence.

Ad article 12 (modifiant l'article 39) : Le véhicule de service utilisé par le médecin-inspecteur chef de division de l'inspection sanitaire est inclus dans la liste des véhicules autorisés à être munis d'un avertisseur sonore spécial et donc de feux bleus clignotants (article 44) en raison des missions imparties à cette fonction. Les véhicules de la Cour grand-ducale sont également ajoutés lorsqu'ils se déplacent en convoi sous la responsabilité de la Police grand-ducale, afin d'assurer une signalisation de l'ensemble des véhicules d'un tel convoi lorsqu'il circule sur la voie publique. En raison de l'allongement de la liste des véhicules concernés, le texte est remanié pour en préserver la lisibilité. La mention « véhicules de service utilisé par » remplace la mention « véhicules conduit par » en ce qui concerne le haut commissaire à la protection nationale et le directeur du service de renseignement de l'Etat ; cette modification réduit

l'autorisation au seul véhicule de service et n'oblige plus les personnes concernées à conduire elles-mêmes le véhicule.

Ad article 13 (modifiant l'article 44) : Pour raison de concordance avec les dispositions actuelles de la lettre e) du paragraphe 2. de l'article 131bis du Code de la route, il est prévu à l'article 44 d'ajouter aux véhicules pouvant être munis de un à quatre feux clignotants de couleur jaune les véhicules servant au déneigement et au déblaiement de la voie publique, les véhicules servant à l'entretien de l'équipement routier ainsi que les véhicules servant au ramassage des déchets. Le texte actuel réserve la possibilité d'équipement avec des feux clignotants de couleur jaune également aux camions équipés d'une grue. Il y a lieu de remplacer le terme « camions » par le terme « véhicules », car on peut s'imaginer aussi d'autres véhicules équipés d'une grue comme p.ex. des tracteurs de semi-remorques, des machines ou des véhicules destinés à un usage spécial. Sont également ajoutés à la liste des véhicules pouvant être munis de feux clignotants de couleur jaune les véhicules routiers destinés au transport de carburant. En effet, des raisons de sécurité routière plaident pour un tel équipement pour rendre ces véhicules plus visibles lors des opérations de chargement et de déchargement [cf. ajout d'une nouvelle lettre c) à l'alinéa deux du paragraphe 2. de l'article 131bis].

Ad article 14 (modifiant l'article 49) : La référence du panneau additionnel est adaptée, suite à l'introduction du panneau additionnel « ramassage scolaire » à l'article 107 ; le symbole est de ce fait actualisé, un ajout à l'article 175 précisant toutefois que l'ancien symbole reste valable pour une durée de dix ans.

Ad article 15 (modifiant l'article 50) : Dans sa version actuelle, l'article 50 prévoit que les organismes de contrôle technique sont autorisés à refrapper un numéro de châssis sur un véhicule, sans pourtant préciser dans quelles hypothèses ou dans quels cas de figure une telle refappe peut avoir lieu. Afin de prévenir toute interprétation erronée de ladite disposition, il a paru opportun de préciser les hypothèses dans lesquelles il peut être procédé à la refappe du numéro de châssis d'un véhicule, opération qui doit être placée dans un cadre restrictif et rester limitée aux seuls cas où une telle manière de faire paraît indispensable. Tel est tout particulièrement le cas pour des véhicules ayant été soumis à des modifications importantes, soit dans le cadre d'une transformation technique, soit dans le cadre d'une réparation, suite notamment à un accident de circulation. Par ailleurs, il est proposé de remplacer le terme général « organismes de contrôle technique » par le terme SNCT. En effet, la refappe d'un numéro de châssis est à considérer comme une opération rentrant dans le domaine de l'immatriculation d'un véhicule. Or, la mission d'organiser les immatriculations des véhicules routiers a été déléguée par l'Etat à la SNCT.

Ad article 16 (modifiant l'article 54) : 1. Les directives communautaires en matière d'homologation des autobus et autocars interdisent la mise en place de strapontins dans le couloir de ces véhicules. Il paraît dès lors indiqué de reprendre cette interdiction également au plan national, d'autant plus que de tels sièges constituent une source potentielle de blessure pour les passagers y ayant pris place, notamment dans le cas d'un freinage brusque de l'autobus ou de l'autocar qui en est équipé.

2. La directive modifiée 70/156/CEE ayant été abrogée, il y a lieu de se référer au dernier alinéa de l'article 54 à la directive modifiée 2007/46/CE qui l'a remplacé.

Ad article 17 (modifiant l'article 70) : 1. Lorsque le nouveau certificat d'immatriculation en deux parties (l'une de couleur grise, l'autre de couleur jaune) a été introduit en 2006, on avait cru bien faire en laissant aux propriétaires et détenteurs de véhicules l'alternative à l'article 70 d'avoir à bord de leur véhicule soit la partie grise, soit la partie jaune du certificat d'immatriculation. Ceci devait notamment permettre à l'automobiliste ayant perdu ou ayant fait l'objet du vol d'une des deux parties du certificat d'immatriculation, de continuer à utiliser son véhicule sur la voie publique sans devoir immédiatement se rendre à une station de contrôle technique pour s'y faire délivrer un nouveau certificat. L'expérience a toutefois prouvé que trop d'automobilistes profitent de la flexibilité du système actuel pour ne plus du tout déclarer la perte d'une partie de leur certificat d'immatriculation, tout en continuant à utiliser de façon durable leur véhicule sur la voie publique sous le couvert de la deuxième partie de ce certificat. Ce qui

rend toutefois la situation actuelle intolérable est le fait que des automobilistes faisant l'objet d'un retrait de leur certificat d'immatriculation ne remettent à la Police qu'une des deux parties de ce certificat (tout en affirmant avoir perdu l'autre partie). Une fois la Police partie, ces automobilistes continuent toutefois à utiliser leur véhicule sur la voie publique sous le couvert de la deuxième partie du certificat d'immatriculation, ce dernier ayant réapparu par miracle après le départ de la Police. Afin d'éviter ces abus, la mise en circulation d'un véhicule ne pourra dorénavant plus se faire que sous le couvert de la seule partie grise du certificat d'immatriculation, tout en laissant pourtant à l'automobiliste ayant réellement fait l'objet d'un vol de cette partie grise de son document la possibilité de maintenir son véhicule en circulation sous le couvert de la partie jaune du certificat, ceci pour une durée maximale d'un mois à compter de la date du vol visé, et à condition pour l'automobiliste concerné de pouvoir exhiber, ensemble avec la partie jaune du certificat d'immatriculation, une déclaration auprès de la Police relative au vol de la partie grise de ce certificat.

2. Depuis le 10 août 2009, les conducteurs de poids lourds et d'autobus/autocars doivent suivre une qualification initiale et par la suite une formation continue, pour pouvoir exercer le métier de conducteur. L'attestation des formations précitées se fait par l'apposition du code communautaire « 95 » soit, sur le permis de conduire soit, sur la carte de qualification de conducteur, conformément au 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. Cette attestation peut également être établie moyennant les autres documents dont question au règlement grand-ducal du 2 octobre 2009, précité. A relever que l'obligation de qualification et de formation continue ainsi que l'attestation concomitante ne s'adressent pas à tous les conducteurs de poids lourds et d'autobus/autocars mais uniquement à ceux qui conduisent ces véhicules à titre professionnel. Par ailleurs, au cas où la conformité avec les exigences respectivement de qualification ou de formation continue est attestée moyennant l'apposition sur le permis de conduire dudit code communautaire, la présentation d'une carte de qualification de conducteur n'est pas requise.

3. pour mémoire.

Ad article 18 (modifiant l'article 92) : 1. L'alinéa premier du paragraphe 1. de l'article 92 doit être complété par une référence au paragraphe 1.bis nouveau (cf. point 4) qui introduit une exception à la règle générale selon laquelle un véhicule routier détenu par une personne physique ayant sa résidence au Luxembourg doit y être immatriculé et couvert par un certificat d'immatriculation valable.

2. Le texte actuel de l'alinéa trois du même paragraphe 1. prescrit l'enregistrement obligatoire de tout fauteuil roulant à moteur. A l'instar des tracteurs et des machines automotrices qui ne doivent être enregistrés que si leur vitesse maximale par construction dépasse 6 km/h (l'enregistrement de ces véhicules au lieu de leur immatriculation étant par ailleurs soumis à d'autres conditions), il est proposé de ne soumettre les fauteuils roulants à moteur à l'obligation d'enregistrement que si leur vitesse maximale par construction dépasse 6 km/h. Au même alinéa trois, il est précisé quand les véhicules soumis à l'enregistrement doivent être enregistrés, à savoir avant leur mise en circulation au Luxembourg. Cette précision faisait défaut jusqu'à présent.

3. Au vu du transfert des dispositions relatives aux plaques rouges de l'article 4 du 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 au nouvel article 94bis du Code de la Route, il convient d'adapter en conséquence le renvoi figurant à l'article 92, paragraphe 1. du Code de la Route.

4. Il résulte d'une jurisprudence de la Cour de Justice européenne relative aux voitures de société que les Etats membres doivent permettre à leur résident, employé, administrateur ou gérant d'une société établie dans un autre Etat membre, d'utiliser à des fins soit professionnelles, soit professionnelles et privées, un véhicule de société, immatriculé dans cet autre Etat membre, véhicule qui n'est ni destiné à être essentiellement utilisé dans l'Etat membre de résidence à titre permanent ni, en fait, utilisé de cette façon. La réglementation nationale est rendue conforme à cette jurisprudence moyennant l'insertion d'un nouveau paragraphe 1.bis à l'article 92.

5. Le paragraphe 2. de l'article 92 doit être complété par une référence au paragraphe 1.bis nouveau qui introduit une exception à la règle générale selon laquelle un véhicule routier soumis à l'immatriculation ou à l'enregistrement au Luxembourg et appartenant à une personne morale n'ayant pas son siège social au Luxembourg doit, selon le cas, être immatriculé ou enregistré au Luxembourg, dès qu'il y est mis en circulation pendant un mois d'affilée par une personne physique ayant sa résidence normale au Luxembourg.

6. Le paragraphe 3. de l'article 92 doit être complété par une référence au paragraphe 1.bis nouveau qui introduit une exception à la règle générale selon laquelle une personne physique, qui établit sa résidence normale au Luxembourg et qui bénéficie de la mise à disposition d'un véhicule immatriculé ou enregistré dans un autre pays au nom d'une personne qui n'a pas son siège social au Luxembourg, dispose d'un délai de 6 mois, à compter du jour de l'établissement au Luxembourg de la résidence normale, pour immatriculer ce véhicule au Luxembourg et le faire couvrir par un certificat d'immatriculation valable.

7. Pour les motifs énoncés au point 3 ci-dessus, il est proposé de supprimer la référence aux plaques rouges inscrite jusqu'à présent au paragraphe 5. de l'article 92 en matière d'autorisation ministérielle et d'attribution d'un certificat d'identification pour l'inscrire à l'article 94bis nouvellement créé.

8. Il est proposé de compléter le paragraphe 9. de l'article 92 par des dispositions actuellement inscrites à l'alinéa deux du point 2.6. du paragraphe 2. de l'article 94, ces dispositions étant mieux situées parmi les autorisations exceptionnelles en matière d'immatriculation que le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut accorder sur demande motivée. Par rapport au texte actuel, il est spécifié que l'autorisation ministérielle accordée à titre exceptionnel pour l'immatriculation d'un véhicule au nom d'une personne qui n'a pas sa résidence normale au Luxembourg peut être délivrée pour une durée limitée ou non et qu'elle peut être délivrée à une personne en tant que propriétaire ou détenteur d'un véhicule, couvrant par là les nombreux cas de véhicules pris en location ou en leasing.

Ad article 19 (modifiant l'article 94) : 1., 2., 3., 4., 7. et 8. : Au vu du transfert des dispositions relatives aux plaques rouges au nouvel article 94bis, les références aux plaques rouges en matière de

- demande de transaction automobile (point 1);
- documents nécessaires pour une première obtention de plaques rouges ainsi que pour l'échange d'un jeu de plaques rouges dont la durée de validité vient à échéance (point 2);
- attestation d'assurance (point 3);
- documentation de la situation régulière au Luxembourg du titulaire (point 4);
- mandat à une autre personne aux fins d'une transaction (point 7);
- mention à faire du numéro de la plaque rouge (point 8),

sont transférées de l'article 94 du Code de la Route vers le nouvel article 94bis.

4. Il est prévu de modifier le point 2.6. du paragraphe 2. de l'article 94 de façon à ce qu'il ne soit plus possible d'immatriculer un véhicule au Luxembourg par une personne qui habite à l'étranger et qui n'a qu'une résidence secondaire au Luxembourg. D'une part, il est difficile pour une commune luxembourgeoise de certifier qu'une personne est le propriétaire d'un logement qu'elle y occupe effectivement comme résidence secondaire, la pratique ayant montré que de tels certificats ne sont plus établis, et, d'autre part, il paraît raisonnable de ne réserver la possibilité de munir son véhicule de plaques d'immatriculation luxembourgeoises à des personnes ayant leur résidence normale à l'étranger que sous certaines conditions dont e.a. celle d'être sujette à l'imposition fiscale luxembourgeoise (cf. paragraphe 9. de l'article 92).

5. Les dispositions communautaires relatives à la phase de tolérance pendant laquelle des véhicules "fin de série", c.-à-d- des véhicules dont le certificat de conformité échoit pour raison d'entrée en vigueur d'une exigence technique généralement plus contraignante (comme p.ex. une réduction du taux des émissions) ont été modifiées. Il en résulte la nécessité de rétablir la conformité des dispositions du Code de la Route en matière des véhicules "fin de série" aux nouvelles dispositions communautaires.

6. Vu que les nouvelles dispositions de l'article 70 n'autorisent plus dorénavant que la mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert de la partie I (soit de la partie grise) du certificat d'immatriculation, il s'ensuit tout logiquement que la mise hors circulation temporaire d'un véhicule routier ne pourra plus dorénavant se faire que moyennant le renvoi de la partie I du certificat d'immatriculation.

Ad article 20 (introduisant un nouvel article 94bis) : Un nouvel article 94bis regroupe les dispositions réglementaires relatives aux plaques rouges.

1. L'alinéa premier du paragraphe 1. de l'article 94bis reprend le texte de l'alinéa premier de l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité. Le principe que les plaques rouges peuvent être délivrées aux entreprises faisant le commerce ou la réparation de véhicules ainsi qu'à la SNCT, en vue pour celle-ci de les tenir à la disposition de particuliers qui en ont besoin sporadiquement, est maintenu. Le nouveau texte spécifie que peuvent se voir attribuer des plaques rouges les personnes physiques ou morales autorisées à faire le commerce ou les réparations de véhicules routiers soumis à l'immatriculation, excluant par cette clarification la mise à disposition de plaques rouges aux marchands d'autres genres de véhicules, tels que cycles, cycles à pédalage assisté, cycles électriques, véhicules destinés à être traînés par des cycles, de véhicules à moteur destinés à être conduits par un ou plusieurs piétons, véhicules automoteurs, qui, par construction, ne dépassent pas une vitesse de 6 km/h, tracteurs et machines automotrices dont la vitesse ne dépasse pas 25 km/h et dont la masse à vide ne dépasse pas 600 kg, véhicules traînés non destinés au transport de personnes. En effet, dans la mesure où les véhicules qui répondent à ces catégories ne sont pas soumis à immatriculation, point n'est besoin de délivrer des plaques rouges aux personnes qui en font le commerce.

En vue de la délivrance de l'autorisation ministérielle afférente, l'alinéa deux reprend les prescriptions sous 2.4. et 2.6. de l'article 94 relatives, d'une part, à l'obligation de présenter une attestation d'assurance responsabilité civile, et, d'autre part, à l'attestation de l'enregistrement du requérant de plaques rouges dans le répertoire national des personnes physiques et morales. En outre, il reprend celles du paragraphe 1^{er} de l'article 93 relatives aux timbres de chancellerie documentant le paiement de la taxe en vue de la délivrance du certificat d'identification pour plaque rouge.

L'alinéa trois fait référence à l'article 14 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité qui énonce que la mise à disposition de plaques rouges par la SNCT est sujette au paiement d'une taxe prévue par le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers, dont une caution de 100 euros qui sera remboursée lorsque dans un délai de trois mois après l'expiration de leur validité, les plaques rouges sont restituées à la SNCT.

Les alinéas deux et trois du paragraphe 1. de l'article 4 actuel du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité décrivent la durée de validité d'une plaque rouge nouvellement délivrée et la durée de renouvellement de la validité d'une plaque rouge. L'occasion est saisie pour simplifier aux alinéas quatre et cinq du paragraphe 1. de l'article 94 bis nouveau le libellé.

Par analogie aux prescriptions du paragraphe 7. de l'article 94, l'alinéa six dispose qu'une personne mandatée en due forme peut également entreprendre les démarches nécessaires pour l'obtention de l'autorisation ministérielle ainsi que des plaques rouges et du certificat d'identification afférente ou pour le remplacement de plaques rouges dont la validité a expiré.

2. Le paragraphe 2. reprend le texte actuel du dernier alinéa du paragraphe 2. de l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité avec quelques changements rédactionnels mineurs.

3. L'alinéa premier du paragraphe 3. reprend le texte actuel de l'alinéa premier du paragraphe 2. de l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité. L'alinéa deux du même paragraphe reprend le texte actuel du paragraphe 3. de l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité.

4. Le paragraphe 4. reprend le texte actuel de l'alinéa deux du paragraphe 2. de l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité avec quelques changements rédactionnels.

5. Jusqu'à présent, les plaques rouges ne pouvaient être utilisées en dehors des frontières nationales que sur le territoire de la Belgique et des Pays-Bas, à condition que les exigences de la décision Benelux M(92)13 du 2 décembre 1992 soient respectées (voir à cet effet le paragraphe 6. de l'article 94 bis nouveau). Afin de permettre désormais la circulation d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges sur un trajet transfrontalier « extra-BENELUX », le paragraphe 5. prévoit que le véhicule doit être couvert par une fiche de mise en circulation internationale de véhicules routiers munis de plaques rouges qui répond aux exigences de l'article 35 de la Convention sur la circulation routière du 8 novembre 1968 précitée. L'article 35 de la Convention est libellé comme suit :

« 1. a) Pour bénéficier des dispositions de la présente Convention, toute automobile en circulation internationale et toute remorque, autre qu'une remorque légère, attelée à une automobile doivent être immatriculées par une Partie contractante ou l'une de ses subdivisions et le conducteur de l'automobile doit être porteur d'un certificat valable délivré pour attester cette immatriculation, soit par une autorité compétente de cette Partie contractante ou de sa subdivision, soit, au nom de la Partie contractante ou de la subdivision, par l'association qu'elle a habilitée à cet effet. Le certificat, dit certificat d'immatriculation, porte au moins:

- Un numéro d'ordre, dit numéro d'immatriculation, dont la composition est indiquée à l'annexe 2 de la présente Convention;
- La date de la première immatriculation du véhicule;
- Le nom complet et le domicile du titulaire du certificat;
- Le nom ou la marque de fabrique du constructeur du véhicule;
- Le numéro d'ordre du châssis (numéro de fabrication ou numéro de série du constructeur);
- S'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de marchandises, la masse maximale autorisée;
- S'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de marchandises, la masse à vide ;
- La période de validité, si elle n'est pas illimitée.

Les indications portées sur le certificat sont soit uniquement en caractères latins ou en cursive dite anglaise, soit répétées de cette façon.

b) Les Parties contractantes ou leurs subdivisions peuvent, toutefois, décider que, sur les certificats délivrés sur leur territoire, l'année de fabrication sera indiquée au lieu de la date de la première immatriculation.

c) Pour les automobiles des catégories A et B définies aux annexes 6 et 7 de la présente Convention ainsi que, si possible, pour les autres automobiles :

- i) Le signe distinctif de l'Etat d'immatriculation défini à l'annexe 3 de ladite Convention doit figurer en tête du certificat;
- ii) Les huit indications que, conformément aux dispositions de l'alinéa a) du présent paragraphe, tout certificat d'immatriculation doit porter doivent être précédées ou suivies respectivement des lettres A,B,C,D,E,F,G et H;
- iii) Le titre du certificat inscrit dans la langue ou les langues nationales du pays d'immatriculation peut être précédé ou suivi de la mention, en français, « Certificat d'immatriculation ».

d) Pour les remorques (y compris les semi-remorques) qui sont importées temporairement par un mode de transport autre que la route, une photocopie du certificat d'immatriculation, certifiée conforme par l'autorité qui a délivré ce certificat, doit être considérée comme suffisante.

2. Par dérogation aux dispositions du paragraphe 1 du présent article, un véhicule articulé non dissocié pendant qu'il est en circulation internationale bénéficiera des dispositions de la présente Convention même s'il ne fait l'objet que d'une seule immatriculation et d'un seul certificat pour le tracteur et la semi-remorque qui le constituent.

3. Rien dans la présente Convention ne saurait être interprété comme limitant le droit des Parties contractantes ou de leurs subdivisions d'exiger, dans le cas d'un véhicule en circulation internationale qui n'est pas immatriculé au nom d'une personne se trouvant à bord, la justification du droit du conducteur à la détention du véhicule.

4. Il est recommandé que les parties contractantes qui n'en seraient pas encore pourvues créent un service chargé, à l'échelon national ou régional, d'enregistrer les automobiles mises en circulation et de centraliser, par véhicule, les renseignements portés sur chaque certificat d'immatriculation. »

Afin d'assurer la conformité à la Convention de l'utilisation des plaques rouges luxembourgeoises sur un véhicule en circulation internationale, il ne suffit pas que le conducteur puisse attester par l'autorisation ministérielle (ou le contrat de location avec la SNCT) qui lui accorde l'usage de plaques rouges, d'être autorisé à conduire un véhicule non valablement immatriculé qui pour le surplus se trouve assuré contre la responsabilité civile grâce à la police d'assurance inhérente à la plaque rouge. En effet, la Convention exige en plus que par le biais d'un document officiel, le véhicule conduit soit identifié par ses caractéristiques techniques et son numéro minéralogique comme étant valablement mis en circulation. Cette identification et cette mise en conformité aux exigences de la Convention de 1968 sont réalisées grâce à la fiche de mise en circulation internationale d'un véhicule sous le couvert de plaques rouges.

Le numéro des plaques rouges que le titulaire de la fiche est autorisé à utiliser ou à mettre à disposition ainsi que les nom, prénoms et domicile ou résidence normale du titulaire ou, dans le cas d'une personne morale, les dénomination et siège social sont inscrits sur la fiche par les soins de l'Administration. Le texte en avant-projet prévoit que ces inscriptions se font sous la responsabilité du ministre qui peut toutefois en déléguer l'exécution matérielle à la SNCT.

Le titulaire de la fiche y inscrit la catégorie, la marque et le type ainsi que le numéro de châssis du véhicule mis en circulation sous le couvert des plaques rouges, la période de validité pour laquelle la fiche est remplie et qui ne peut pas excéder 15 jours, l'itinéraire du trajet transfrontalier effectué, la date à laquelle la fiche a été complétée et sa signature ou, dans le cas d'une personne morale, de son représentant. Le cas échéant, le titulaire de la fiche y inscrit également 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 (hypothèse où une paire de plaques rouges est prise en location auprès de la SNCT) ou, dans le cas où le locataire est une personne morale, les dénomination et siège social ainsi que les nom, prénoms et domicile ou résidence normale du conducteur effectif, ainsi que la masse maximale autorisée, s'il s'agit d'un véhicule destiné au transport de choses.

6. Le paragraphe 6. maintient la possibilité pour les véhicules munis de plaques marchandes belges ou de plaques d'immatriculation néerlandaises visées par la décision du Comité des ministres BENELUX (M(92)13) du 2 décembre 1992 de circuler sur le territoire luxembourgeois, à condition de respecter les règles d'utilisation de cette décision qui sont reprises formellement pour plus de clarté, alors qu'elles ne sont pas énumérées au libellé actuel du paragraphe 4. de l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité.

7. Le paragraphe 7. fait dépendre la durée de validité du certificat d'identification délivré en relation avec une paire de plaques rouges de la durée de validité de l'autorisation ministérielle pour plaques rouges. Cette validité prend en outre fin en cas de destruction, de perte ou de vol des plaques ou de retrait de l'autorisation ministérielle.

8. Le paragraphe 8. reprend le texte actuel du paragraphe 5. de l'article 4 du règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003 précité tout en y ajoutant, d'une part, la remise obligatoire, le cas échéant, des fiches de mise en circulation internationale de véhicules routiers munis de plaques rouges dans les cas déjà prévus par le Code de la Route à l'heure actuelle (cessation de l'activité de commerce ou de réparation de véhicules routiers, cessation de l'utilisation des plaques rouges pour des besoins spéciaux, expiration de la durée de validité des plaques), et, d'autre part, le cas où l'autorisation ministérielle vient à échéance ou est retirée.

Ad article 21 (modifiant l'article 95) : 1. Les références à l'expiration de plein droit de la validité du certificat d'identification délivré en relation avec une paire de plaques rouges (phrase introductive, points a, c et d) peuvent être supprimées à l'article 95 du Code de la Route du moment qu'elles se voient regroupées au paragraphe 7. de l'article 94bis nouveau. Le point b) est introduit pour permettre de mettre d'office un véhicule hors circulation si le certificat d'immatriculation a été retiré et renvoyé par les agents de la Police grand-ducale ou des Douanes et Accises (p.ex. à cause du non paiement de la taxe sur les véhicules routiers depuis plus de 60 jours).

2. Pour mémoire.

3. Une erreur matérielle est redressée en faisant référence au règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité.

4. La terminologie 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 article 22 (modifiant l'article 98) : Comme les dispositions de l'alinéa deux actuel de l'article 98 se retrouvent déjà à l'article 70 et sont ajoutées à l'article 173, il est proposé de biffer cet alinéa tout en faisant référence à ces deux articles dans la première phrase du seul alinéa qui reste. Par ailleurs, les termes « laisser circuler » sont remplacés par les termes « mettre en circulation », ces termes plus généraux englobant la circulation des véhicules.

Ad article 23 (modifiant l'article 102) : L'insertion de références est censée faciliter la consultation. Les signaux C,17b et C,17c sont ajoutés pour raison d'exhaustivité.

Ad article 24 (modifiant l'article 104) : Pour des raisons pratiques, les conducteurs de véhicules assurant l'entretien de l'équipement routier ainsi que les conducteurs de dépanneuses et de véhicules assurant la réparation d'un véhicule tombé en panne sont autorisés à emprunter les parties réservées de la voie publique aux conditions précisées ; la mention « des feux jaunes clignotants prévus à l'article 44 » remplace la mention « d'un ou de deux feux jaunes clignotant, conformément à l'article 131bis » ; la référence à l'article 44 (dispositions concernant l'équipement avec des feux jaunes clignotants) est en effet plus pertinente que celle à l'article 131bis (usage des feux jaunes clignotants).

Ad article 25 (modifiant l'article 105) : Pour simplifier et alléger les textes des règlements temporaires pris à l'occasion d'un exercice militaire, il est accordé aux véhicules de l'armée qui sont visés par l'interdiction du signal C,3e (véhicules automoteurs destinés au transport de choses) une dérogation générale quand ledit signal est complété par un panneau additionnel « excepté riverains et fournisseurs » ; une dérogation générale aux signaux C,3e sans panneau additionnel et C,7 (véhicules d'un poids en charge supérieur au poids indiqué) n'est pas envisageable pour des raisons de sécurité, seule une dérogation au cas par cas étant dans ces cas envisageable.

Ad article 26 (modifiant l'article 107) : 1. Les illustrations des signaux des chapitres I « Signaux d'avertissement de danger » et II « Signaux de priorité » sont actualisées, si nécessaire. Les signaux et rubriques pour lesquels aucun commentaire n'est repris ci-après, ne sont soit pas modifiés, soit uniquement modifiés en ce qui concerne la ou les illustrations.

- Signal A,1a : La mention « par leurs caractéristiques physiques ou par le manque de visibilité » est supprimée car superflue ; les sous-titres des signaux sont intégrés dans le texte afin d'aligner celui-ci sur les autres rubriques ayant les mêmes caractéristiques ; pour simplifier la numérotation, celle-ci est alignée sur le principe de numérotation des signaux A,4b, A,22b et A,22c qui reprennent sous un même numéro les signaux aux symboles inversés.

- Signaux A,2a et A,3a : Le texte est aligné sur la formulation standard reprise pour les autres rubriques ; la formulation de la seconde phrase est reprise de la Convention de Vienne sur la signalisation routière.

- Signaux A,4a et A,4b : la seconde phrase « Le signal A,4a indique .. » remplace la phrase « Le symbole peut être .. », cette dernière étant moins précise ; l'illustration du rétrécissement à gauche est par conséquent ajouté.

- Signal A,5 : le signal A,5 « pont mobile » est supprimé, son utilité n'étant pas avérée.

- Signal A,6 : La possibilité de l'inversion du symbole est transférée aux dispositions générales.

- Signal A,10a : le terme « chaussée » remplace le terme « voie publique » aux fins d'harmonisation des textes ; la mention « qui en résulte » est supprimée, car inutile ; la possibilité de l'inversion du symbole est transférée aux dispositions générales.

- Signaux A,11a et A,11b : la possibilité de l'inversion du symbole est transférée aux dispositions générales.

- Signal A,12 : le signal numéroté A,13 est renuméroté A,12 pour raison de suite logique dans l'énumération des signaux ; la première phrase est adaptée afin de mieux préciser la situation ; la possibilité de l'inversion du symbole est transférée aux dispositions générales.

- Signal A,13 : le signal numéroté A,12 est renuméroté A,13 pour raison de suite logique dans l'énumération des signaux ; la mention « Le symbole est inversé lorsque le signal est répété du côté gauche de la chaussée » est transférée aux dispositions générales.

- Signal A,14 : le signal A,14a « bétail » est supprimé, son utilité n'étant pas avérée ; l'intitulé est en conséquence adapté ; le signal A,14b est renuméroté A,14 ; la mention « animaux » remplace la mention « animaux vivant en liberté », cette précision étant superflue ; la possibilité de l'inversion du symbole est transférée aux dispositions générales.

- Signal A,16a : le terme « signaux colorés lumineux » est emprunté à l'article 109 et remplace le terme « signalisation lumineuse ».

- Signal A,17 : le signal A,17 « aérodrome » est supprimé, son utilité n'étant pas avérée.

- Signal A,18 : la possibilité de l'inversion du symbole est transférée aux dispositions générales.
- Signal A,19 : le terme « début » est ajouté du fait que le signal est souvent implanté au début même et non à l'approche du tronçon à double sens ; la dernière phrase de l'ancien texte « Le signal A,19 est répété à l'entrée de la section de route .. » confirme la pertinence de cet ajout ; la seconde phrase simplifie l'ancien libellé sans modifier le contenu des dispositions.
- Signal A,20a : la mention « est entravée ou risque d'être entravée » remplace la mention « est entravée », car plus pertinente.
- Signal A,20b : la mention « un ou des véhicules » remplace la mention « des véhicules », car plus pertinente ; le terme « temporairement » remplace la mention « pour quelque raison que ce soit », car plus pertinent ; l'obstacle ainsi signalé ne peut en effet pas être de nature définitive.
- Signal A,20c : la mention « ou risque d'être entravée » est ajoutée pour plus de précision ; la mention « par une visibilité réduite due aux conditions météorologiques ou à d'autres causes » remplace la mention « par suite d'une baisse notable de la visibilité. Le signal A,20c couvre toutes les circonstances météorologiques telles que pluie, neige, brouillard, .. » ; cette formulation simplifie le libellé et inclut également des causes non météorologiques, comme des fumées, etc.
- Signal A,21 : la mention « qui comporte ou peut comporter » remplace la mention « qui comporte », car plus pertinente ; la mention « les autres signaux d'avertissement de danger » remplace l'énumération des signaux visés qui est plus contraignante et désavantageuse dans le cas de modifications.
- Signal A,21a : le terme « intersection » remplace les termes « croisement », etc. aux fins d'harmonisation des textes ; la mention « est d'application » remplace la mention « est à observer » ; elle est empruntée à d'autres articles ; la mention « sans préjudice des dispositions de l'article 136 » est ajoutée par souci de clarté ; en effet, sans cet ajout, la formulation pourrait suggérer qu'en l'absence du signal, la priorité à droite ne s'applique pas ; la seconde partie de la phrase (« notamment lorsque le croisement, .. n'est pas visible à une distance suffisante ») est supprimée et transférée aux dispositions générales sous une forme adaptée.
- Signaux A,22a, b et c : le terme « conducteurs » remplace le terme « conducteurs de véhicules et d'animaux » ; la mention « qui circulent sur l'autre ou les autres chaussées de l'intersection » simplifie le texte ; la mention « le signal A,22c indique plus clairement la configuration de l'intersection » est supprimée car superflue ; la lettre a) des dispositions générales concernant les signaux A,22a à A,22c, B,1, B,2a et B,3 (dispositions supprimées, cf. ci-après) est reprise ici comme nouveau 3^e alinéa ; le terme « intersection » remplace les termes « croisement », « bifurcation » et « jonction » dans le souci d'harmoniser les textes.
- Signaux A,23 et A,24 : Les rubriques 23. (signal A,23 « signal avancé du signal B,1 ») et 24. (signal A,24 « signal avancé du signal B,2a ») sont supprimées, car superflues ; le signal A,23 est en effet la combinaison du signal B,1 et d'un panneau additionnel du modèle 3a (cf. chapitre IX) et le signal A,24 la combinaison du même signal B,1 avec le même panneau additionnel 3a complété par l'inscription « Stop » ; le signal A,25 est renuméroté A,23 ; en ce qui concerne le signal A,26, renuméroté A,24, la mention « de barrières ou de demi-barrières » remplace la mention « de barrières complètes ou de demi-barrières disposées en chicane de chaque côté de la voie ferrée » ; le terme « barrière » se retrouve en effet dans les autres dispositions concernant les passages à niveau (art.109, sous 3. et 137) ; la mention « disposées en chicanes .. » est supprimée car superflue.
- Signal A,25 : le signal A,27a est supprimé car désuet ; il est remplacé par le signal A,27b, renuméroté A,25 ; la mention « barrières ou demi-barrières » remplace la mention « barrières complètes ou demi-barrières » ; le terme barrière complète est en effet abandonné au profit du terme « barrière » dans les autres dispositions concernant les passages à niveau (art.109, sous 3. et 137).
- Signal A,26 : la mention « une voie de tramway » remplace la mention « croisement avec une voie de tramway », le terme « croisement » étant réservé au contexte de véhicules qui se croisent ; cette adaptation permet aussi de placer le signal en présence d'une telle voie sans qu'il y ait d'intersection ; le signal A,28 est renuméroté A,26.
- Signal A,27 : le signal A,30 est renuméroté A,27 pour raison de suite logique dans l'énumération des signaux (il est placé devant les signaux de distance) et suite à la suppression des signaux A,23 et A,24.
- Signal A,28 : les références au pont mobile sont supprimées suite à la suppression du signal A,5 ; les signaux A,29 sont renumérotés A,28 pour raison de suite logique dans l'énumération des signaux et suite

à la suppression des signaux A,23 et A,24 ; les références aux signaux complétés sont adaptées ; la mention « Les barres sont inversées lorsque les signaux sont répétés du côté gauche de la chaussée » est transférée pour raison de cohérence aux dispositions générales.

- « Dispositions générales concernant les signaux d'avertissement de danger » : la première phrase est ajoutée afin de limiter l'emploi abusif des signaux A,11a (approche d'un passage pour piétons), A,11b (approche d'un passage pour piétons et cyclistes) et A,16a (signalisation lumineuse) qui est parfois constaté sur le terrain ; la seconde phrase est transférée sous une forme adaptée du signal A,21a pour raison de cohérence des textes ; la possibilité de l'inversion du symbole reproduit sur les signaux est transférée des signaux concernés au deuxième alinéa ; la numérotation des signaux au dernier alinéa est adaptée suite aux modifications intervenues.

2. - Signal B,1 : les deuxième et troisième alinéas sont supprimés, car superflus : le 2^e alinéa « Ce signal est placé sur une chaussée formant croisement, .. avec une autre chaussée à laquelle une priorité est conférée par le signal B,3 .. » n'est en effet pas repris à la rubrique du signal « arrêt » qui suit ; la référence aux signaux B,3 et A,22.. devient inadéquate suite à la suppression de l'obligation de mettre en place ces signaux [ancienne lettre b) des dispositions générales concernant les signaux A,22.., B,3, ..] ; l'ancien 3^e alinéa « L'obligation de céder le passage peut être rappelée par une marque matérialisée sur la chaussée. » est supprimé car redondant avec la disposition de l'article 110 sous h) qui retient que le marquage « indique aux conducteurs la ligne à ne pas franchir lorsqu'ils doivent céder le passage .. » ; il ne s'agit pas d'ailleurs d'un rappel de l'obligation, mais d'une indication qui complète l'obligation ou le signal.

- Signal B,2a : deuxième alinéa : le texte est remanié pour plus de concision quant à la forme ; la première phrase reprend les phrases « L'endroit auquel le conducteur doit marquer l'arrêt peut être matérialisé sur la chaussée au moyen d'une ligne continue transversale. L'arrêt doit se faire à la hauteur de cette ligne qui peut être complétée par la mention « Stop ». », la référence à la mention « Stop » étant supprimée ; le terme « endroit » remplace le terme « moment », car plus adéquat ; la mention « sur laquelle ils s'engagent » remplace la mention « à laquelle il aboutit » en référence à la première phrase ; les phrases « Les conducteurs de motocycles, de ... doivent mettre un pied à terre » et « Les conducteurs qui se suivent doivent ... » sont supprimées car superflues au regard du premier alinéa ; la mention « aux dispositions qui précèdent » remplace la mention « dans les conditions fixées au présent alinéa », le renvoi au « présent alinéa » étant inadéquat ;

troisième alinéa : la mention « et qu'ils doivent se conformer aux dispositions qui précèdent » remplace la phrase « Si le signal est complété par une ligne transversale matérialisée sur la chaussée, l'arrêt doit se faire à la hauteur de cette ligne ».

- Signaux B,3 et B,4 : premier alinéa : le terme « intersections » remplace les termes « croisements », « bifurcations » et « jonctions » dans la suite d'une modification antérieure de la définition du terme « intersection » ; la première phrase de l'ancien 2^e alinéa « Ledit signal est placé au début de la route à priorité. » est supprimée suite à la suppression de l'obligation de mettre en place ledit signal en présence des signaux B,1 ou B,2a sur les chaussées non prioritaires [voir suppression de la lettre b) des dispositions concernant les signaux A,22.., ..], exception faite des intersections avec une route prioritaire infléchie ; dans le même contexte, la reformulation de la lettre s) de l'article 166 remplace l'interdiction de stationner signifiée par le signal B,3 sur une route prioritaire par une interdiction générale de stationner sur les chaussées de la voirie de l'Etat hors agglomération ; cette reformulation de l'article 166 permet de remplacer la mise en place du signal B,3, hors agglomération, après les intersections et, en agglomération, avant les intersections par une mise en place uniforme à l'approche des intersections ; la suppression de l'obligation du signal B,3 s'avère nécessaire pour limiter le nombre de signaux à mettre en place sur les routes prioritaires ; cette mesure ne devrait pas porter atteinte à la sécurité routière du fait que, sauf dans les cas d'exception spécifiés à l'article 136 sous 2. c), les signaux B,1 (cédez le passage) ou B,2a (arrêt) doivent être mis en place sur les routes non prioritaires ; la deuxième phrase du même alinéa « Il doit être répété à l'extérieur des agglomérations ... » est en conséquence formulée sous forme facultative et non obligatoire ; la mention « par un panneau de dimensions réduites » (ancien 2^e alinéa) est supprimée car non pertinente ;

deuxième alinéa : il reprend la lettre a) des dispositions générales concernant les signaux A,22a à A,22c, B,1, B,2a et B,3, dispositions supprimées ;

troisième alinéa : la mention « indique la fin d'une route à priorité » remplace la mention « indique aux conducteurs de véhicules et d'animaux qu'à partir de l'endroit où il (le signal) est implanté, la chaussée perd le caractère de route à priorité qui lui est conféré par le signal B,3 » ; cette nouvelle formulation reprend l'intitulé du signal (fin d'une route à priorité) et, tout en simplifiant le texte, aligne celui-ci sur les textes des autres signaux qui indiquent la fin d'un tronçon de route soumis à une réglementation spéciale.

- Panneau de configuration : suite à l'insertion du signal B,4 (ancienne rubrique 4.) dans la rubrique 3 et suite au transfert des dispositions générales concernant les signaux A,22., .., le panneau de configuration est transféré de la lettre d) desdites dispositions générales à la rubrique 4. ; la mention des signaux A,22a, A,22b ou A,22c que peut compléter le panneau de configuration est supprimée, car il y a un risque de confusion auprès de l'utilisateur qui est confronté à deux tracés superposés qui ne sont pas identiques (sur les signaux A,22.. la route prioritaire apparaît toujours en ligne droite et non en ligne infléchie) ; il convient donc d'utiliser sur une route prioritaire infléchie exclusivement le signal B,3.

- Signaux B,5 et B,6 : le terme « mutuellement » remplace le terme « distinctement » car plus adéquat ; la mention « de jour comme de nuit » est supprimée car superflue ; l'ajout de la mention « dans le sens inverse » clarifie le contexte.

- Signal B,7 : la mention « feux rouges clignotants », reprise à l'article 109, remplace la mention « signalisation lumineuse » moins précise ; la référence à l'article 137 est rectifiée ; le texte est ponctuellement remanié dans sa forme.

- « Dispositions générales concernant les signaux de priorité » : Le chapitre des dispositions générales concernant les signaux A,22a à A,22c, B,1, B,2a et B,3 est supprimé ; la lettre a) est reprise sous les signaux concernés (A,22a à A,22c et B,3) ; la lettre b) (obligation des signaux B,3/A,22 si B,1/B,2a) est supprimée : cette obligation, qui est entre autre à voir en relation avec l'interdiction de stationner de l'article 166 sous s), entraîne en effet une multiplication superflue de la signalisation ; dans ce contexte, la lettre s) de l'article 166 est reformulée ; la lettre c) est transférée comme lettre f) à l'article 108, paragraphe 1. pour des raisons de cohérence des textes ; la lettre d) est reprise sous la nouvelle rubrique 4. du chapitre II (panneau de configuration). Des anciennes dispositions générales concernant les signaux de priorité, le premier alinéa (« Le fond des signaux B,1, B,5 et B,7 est blanc. L'inscription «STOP» du signal B,2a est en blanc. ») est supprimé ; la première phrase de l'article 107 ainsi que l'illustration des signaux confèrent en effet à leur configuration un caractère obligatoire ; l'alinéa est par ailleurs incomplet en ne spécifiant que certains aspects.

3. - Panneau additionnel 3a : suite à la suppression au chapitre I des rubriques 23. (signal A,23) et 24. (signal A,24), il est ajouté une nouvelle deuxième phrase afin d'intégrer le modèle portant l'inscription « Stop » qui, en combinaison avec le signal B,1, annonce une intersection où le conducteur doit respecter le signal B,2a (arrêt) ; un exemple d'illustration est ajouté dans ce contexte.

- Panneau additionnel 6e : suite à la renumérotation du signal A,13 en A,12, le texte du panneau additionnel 6e est adapté.

- Panneaux additionnels 7a à 7d : il est ajouté que dans le cas du stationnement résidentiel prévu par l'article 5 de la loi du 14 février 1955, la mention « sauf résidents avec vignette » figure sur le panneau additionnel et que l'inscription de la désignation du secteur de stationnement résidentiel peut y figurer ; une nouvelle illustration du modèle 7b reprend un exemple de dénomination de secteur ; pour les modèles 7b et 7c, la mention « Le symbole est suivi de l'inscription des jours et des heures ... » remplace la mention « Le symbole peut être suivi (...) de l'inscription des jours et des heures ... » ; il s'agit en effet d'une inscription obligatoire et non facultative.

- Panneau additionnel 9 : le panneau additionnel « ramassage scolaire » est introduit (cf. modification de l'article 49, lettre B).

Ad article 27 (modifiant l'article 108) : Premier alinéa et lettre f) : pour des raisons de cohérence des textes, la lettre c) des anciennes dispositions générales concernant les signaux A,22a à A,22c, B,1, B,2a et B,3 (art.107, chap. II) est transférée comme nouvelle lettre f) au présent article ; la 2^e phrase du 1^{er} alinéa est complétée en conséquence par un renvoi à la lettre f) ; il est fait mention sous a) des signaux E,26b et E,26a (zone de rencontre) introduits lors d'une modification antérieure ; sous c), le signal F,15 (stationnement sur le trottoir) est ajouté.

Ad article 28 (modifiant l'article 110) : - La lettre e) est complétée pour des raisons d'exhaustivité par le marquage des chemins obligatoires pour cyclistes et piétons pourvus du signal D,5a, qui comportent une voie cyclable et un chemin pour piétons séparés par une ligne continue ;

- Lettre m) : la définition du véhicule arrêté (art.2, sous 5.6.) ne permet pas de considérer les véhicules utilisés pour assurer des soins médicaux comme étant à l'arrêt le temps de leur immobilisation ; le libellé est donc remanié pour le rendre conforme ; une dernière phrase est ajoutée, qui aligne la lettre m) du présent article sur l'article 107, chapitre IX, rubrique 2.2. en précisant que l'effet du marquage peut être suspendu par une signalisation verticale (signal C,18 + panneau additionnel) ;

- Lettre n) : l'inscription « BUS » est indiquée en lettres majuscules, telle qu'elle est réalisée sur la chaussée ;

- Lettre o) : comme les surfaces de lignes obliques parallèles doivent parfois pouvoir être traversées en certains endroits, et la Convention de Vienne prévoyant la délimitation discontinue de ces surfaces, les mentions « ou discontinue » et (dernière phrase) « une ligne discontinue indique que ... » sont ajoutées ; cette précision vise également à assurer un marquage uniforme pour les situations où la traversée est autorisée ; la mention « ... de circuler sur cette partie de la chaussée, d'y stationner ou de s'y arrêter » remplace la mention « ... d'entrer dans cette partie de la chaussée » ; cette adaptation aligne le texte sur les articles 164 sous 2. 1) et 166 sous v) qui autorisent, suite aux modifications du règlement grand-ducal du 26 mai 2009, l'intervention des agents municipaux pour constater les infractions dans ce domaine ;

- Nouvelle lettre p) : l'insertion de « l'enveloppe » complète l'article 110 par un marquage déjà mis en place sur la voie publique ; l'interdiction vise l'entrée et non l'arrêt sur cette surface, contrairement aux surfaces de lignes obliques parallèles [nouveau texte de la lettre o)], la sanction de l'infraction étant censée être constatée par les agents de la police grand-ducale et non par les agents municipaux ; l'ajout du terme « enveloppe » est fait dans le but d'une meilleure compréhension, à l'instar de la lettre c) (lignes de rive).

Ad article 29 (modifiant l'article 115) : Les injonctions et réquisition faites par les candidats aux carrières de l'inspecteur de police et du brigadier de police revêtus de leur uniforme dans le cadre d'un exercice pratique en matière d'accidents de la circulation ou d'un stage pratique en unité faisant partie de leur formation de base, ont désormais force contraignante, à côté de celles faites par des agents chargés du contrôle de la circulation ou des agents des douanes.

Ad article 30 (modifiant l'article 125) : Au dernier alinéa, la référence au point b) de l'article 118, paragraphe 1. n'est pas correcte, elle est donc supprimée.

Ad article 31 (modifiant l'article 131bis) : 1. Par analogie aux dispositions de l'article 44, il y a lieu de parler à la lettre a) de l'alinéa deux du paragraphe 2. de « véhicules équipés d'une grue » au lieu de limiter cette possibilité aux camions.

2. Une nouvelle lettre c) règle l'emploi des feux clignotants de couleur jaune par les véhicules routiers destinés au transport de carburant qui ont été ajoutés à l'article 44 à la liste des véhicules pouvant être munis de ces feux. A l'instar des véhicules équipés d'une grue et des camions de type porte-conteneur ou porte-benne, il est proposé d'autoriser l'usage de ces feux lors des opérations de chargement ou de déchargement.

Ad article 32 (modifiant l'article 134) : Le texte du paragraphe 1. est simplifié et réuni en un seul alinéa ; au troisième tiret, la mention « d'effectuer un dépassement » remplace la mention « d'effectuer un dépassement par la gauche qui l'oblige à quitter sa voie de circulation normale ou à empiéter sur une autre voie de circulation » ; comme pour le contournement nouvellement introduit (avant-dernier tiret), le clignotant doit être activé sans qu'il soit distingué entre le fait de quitter ou de ne pas quitter la voie de circulation ; la mention « doit être donnée pendant toute la durée » remplace la mention « doit continuer à être donnée pendant toute la durée », car plus simple et équivalente.

Ad article 33 (modifiant l'article 136) : Au paragraphe 3., lettre a), l'insertion du terme « route à priorité » et la référence au signal B,3 rendent le libellé plus explicite ; à la lettre b) le cas du conducteur

qui sort à contresens d'un tronçon C, la est ajouté aux exceptions pour des raisons de sécurité routière ; ce conducteur devrait en effet céder la priorité à un usager tournant à gauche, même si lui-même continue en ligne droite ; dès lors, la référence à l'article 137 est remplacée par la référence au présent article.

Au paragraphe 4., 2^e alinéa, la mention « dans le même sens » remplace la mention « dans un sens », qui est moins adaptée ; le terme « conducteur » remplace le terme « usager » selon l'emploi différencié de ces deux termes dans le reste de l'article.

Le 3^e alinéa du même paragraphe 4. introduit le principe de la fermeture éclair lors d'un changement de voie de circulation ; d'après ce principe, il échoit au conducteur qui circule sur la voie où la circulation reste ouverte l'obligation de faciliter le changement de voie au conducteur qui circule sur la voie où la circulation est fermée, supprimée, etc., de manière à ce qu'il puisse se rabattre sur la voie ouverte selon un principe d'alternance ; cette disposition ne porte pas préjudice aux règles générales valables en cas de changement de voie, que ce soit dans le cas où un conducteur ne respecte pas l'obligation susdite ou que ce soit dans le cas où le changement de voie se fait de façon conforme ; le terme « fermeture » désigne notamment l'interdiction d'emprunter une voie de circulation (signalée par exemple par un feu constitué de barres rouges croisées), la présence d'un chantier délimité par des balises, etc. ; le terme « encombrement » désigne la présence fortuite d'un obstacle sur la voie empruntée ; le terme « suppression » désigne la fin d'une voie de circulation dans le cas d'un rétrécissement de la chaussée, par marquage ou dispositif matériel ; la mention « à l'approche immédiate du tronçon fermé, encombré ou supprimé » indique que l'obligation rattachée au système de la fermeture éclair ne s'applique qu'à proximité de ce tronçon et non à une distance plus éloignée en amont ; le terme « faciliter » est emprunté à l'art.125, avant-dernier alinéa ; la dernière phrase renvoie aux règles qui prévalent lors d'un changement de voie de circulation.

Ad article 34 (modifiant l'article 139) : La lettre a) du paragraphe 5. est complétée par la mention des véhicules de la police grand-ducale utilisés sur une autoroute en service de recherche d'infraction en matière de vitesse maximale autorisée ; cette adaptation autorise la police à dépasser la vitesse maximale autorisée sans l'usage des feux bleus ou de l'avertisseur sonore qui est obligatoire pour le service urgent en cas de dépassement de ladite vitesse et de s'approcher ainsi des véhicules en infraction en actionnant l'avertisseur ou les feux bleus seulement au dernier moment, évitant ainsi dans la mesure du possible les poursuites dangereuses.

Ad article 35 (modifiant l'article 141) : Le dernier alinéa du paragraphe 1. est adapté ; la mention « Les dispositions du deuxième alinéa .. » remplace la mention « Par dérogation » afin de limiter la dérogation au deuxième alinéa, les dispositions du premier alinéa restant en effet pertinentes dans les cas bénéficiant d'une telle dérogation ; (premier tiret) la dérogation est étendue aux convois de la police grand-ducale (véhicules de la police), aux convois placés sous la responsabilité de la police grand-ducale (escortes diverses, protection rapprochée lors des visites d'Etat, etc.) ainsi qu'aux missions d'intervention imminente ou de protection rapprochée ; cette modification répond aux impératifs requis pour ces missions ou déplacements ; le deuxième tiret (convois de l'armée et des services de secours) est formulé de façon plus explicite ; (troisième tiret) une dérogation au 2^e alinéa est également prévue pour les véhicules automoteurs qui assurent l'accompagnement lors d'une compétition sportive ; ces véhicules auront donc à se conformer au premier alinéa.

Ad article 36 (modifiant l'article 143) : La mention « établi sur la base d'un chronométrage des temps réalisés par les concurrents » est ajoutée afin de restreindre les cas pour lesquels une autorisation ministérielle est requise ; c'est en effet le facteur temps qui engendre le plus de problèmes en matière de sécurité routière, notamment pour ce qui est des limitations de la vitesse ; la mention « ou à la remise de prix, en fonction de critères établis par l'organisateur de la manifestation » ainsi que la dernière phrase sont supprimées, car superflues (« 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. »).

Ad article 37 (modifiant l'article 144, chiffre 4°) : Suite à la reformulation de la définition du terme feu-brouillard à l'article 2, sous 3.5., la mention « ou dans toute situation similaire » remplace la mention « ou de chutes de neige ou de pluie intenses » ; dans le même ordre d'idées, la mention « (qu') en cas de brouillard ou de chute de neige ou de pluie » est supprimée au deuxième alinéa ; le terme « feu-brouillard avant » remplace le terme « feu-brouillard ».

paragraphe B. : La phrase « Toutefois, en cas de brouillard ou de chutes de neige, les prescriptions du paragraphe 4° ci-dessus sont applicables » est supprimée car superflue, les prescriptions du chiffre 4° restant applicables sans cette précision.

Ad article 38 (modifiant l'article 145) : Suite à la reformulation de la définition du terme feu-brouillard, la mention « en cas de brouillard épais ou dans toute situation similaire ... » remplace la mention « par temps de brouillard épais ou de chutes de neige ou de pluie intenses ... ».

Ad article 39 (modifiant l'article 148) : Suite à la reformulation de la définition du terme feu-brouillard, la mention « ou dans toute situation similaire ... » remplace la mention « ou de chute de pluie ou de neige ... » ; le terme « feu-brouillard avant » remplace le terme « feu-brouillard ».

Ad article 40 (modifiant l'article 153) : Aux fins d'harmonisation des textes, la mention « 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 », empruntée à l'article 170, remplace en début d'article la mention « Dès la tombée et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent » ; la mention « un feu jaune unique éclairant vers l'avant .. » remplace la mention « un feu unique éclairant jaune vers l'avant .. », moins élégante ; la mention « aux éléments de l'armée qui participent à un exercice militaire » remplace la mention « aux éléments de l'armée en manoeuvre » ; le terme « manoeuvre » est en effet employé dans le présent arrêté dans le contexte des manoeuvres effectuées avec un véhicule, le terme « exercice militaire » étant emprunté à l'article 105 ; les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice de celles de l'article 170, sous 2., 2° alinéa, i. e. les personnes faisant partie d'une formation en marche sur une chaussée à l'extérieur d'une agglomération doivent donc, dans les conditions spécifiées à l'article 170, porter un vêtement de sécurité ; à cette fin, une dernière phrase (« Elles s'appliquent sans préjudice .. ») est ajoutée à l'article.

Ad article 41 (modifiant l'article 160) : En vue de redresser une erreur survenue dans le règlement grand-ducal du 26 mai 2009 modifiant le présent arrêté, la seconde lettre « o » est reformulée comme lettre « p ».

Ad article 42 (modifiant l'article 162) : L'interdiction pour les piétons de traverser la chaussée en dehors d'un passage pour piétons ou d'un passage souterrain ou supérieur est réduite de 50 à 30 mètres ; cette modification s'inscrit dans le contexte des mesures en faveur de la mobilité douce, en accordant au piéton une plus grande liberté de mouvement sans que les conditions de sécurité n'en soient affectées pour autant.

Ad article 43 (modifiant l'article 162ter) : Le terme « véhicules automoteurs » remplace le terme « véhicules » afin d'exclure les cycles de l'interdiction de stationnement ; la mention « signalés ou marqués comme (...) emplacements de stationnement » remplace la mention « signalés par des marques sur la chaussée » afin de tenir compte de la signalisation verticale (i.e. ajout du terme « signalés .. » qui désigne un signal vertical) ; le terme « spécialement » devient superflu avec l'ajout des termes « stationnement » et « parcage ».

Ad article 44 (modifiant l'article 164) : 1. L'ancien texte de la lettre 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 (..) ou qu'il ne s'agisse d'une voie à sens unique ;* ») permettait de déroger à l'obligation, pour un véhicule à l'arrêt, d'être dirigé dans le sens de la circulation dans une voie à sens unique ; afin de supprimer ce non-

sens, la lettre a) est scindée en une lettre a) et b) ; la mention « par le signal C,19 » est supprimée car l'arrêt peut également être interdit en vertu du paragraphe 2. de l'article 164.

2. Suite à l'ajout des véhicules assurant l'entretien de l'équipement routier à l'article 104, sous 2., lettre b), ces véhicules sont autorisés à être à l'arrêt à un arrêt d'autobus ; l'autorisation ne vise que l'arrêt et non le stationnement ; la mention « des feux jaunes prévus à l'article 44 » remplace la mention « d'un ou de deux feux jaunes clignotants », leur nombre pouvant aller jusqu'à quatre, conformément à l'article 44.

3. Suite à l'ajout du terme « discontinu » à la lettre o) de l'article 110, ce terme est également ajouté à la lettre l) du présent article.

Ad article 45 (modifiant l'article 165) : L'ancien texte de la lettre a) (voir texte de l'article 164) permettait de déroger à l'obligation, pour un véhicule en stationnement, d'être dirigé dans le sens de la circulation dans une voie à sens unique ; afin de supprimer ce non-sens, la lettre a) est scindée en une lettre a) et b) ; la mention « par un signal d'interdiction » (i.e. signaux C,18 et C,19) est supprimée car le stationnement peut également être interdit par un marquage ou en vertu de l'article 166.

Ad article 46 (modifiant l'article 166) : 1. La mention « sur les chaussées des routes nationales et des chemins repris ... » remplace la mention « sur les chaussées à priorité situées en dehors des agglomérations et indiquées par le signal B,3 », suite à la suppression à l'article 107 de la lettre b) des dispositions générales concernant les signaux A,22..., .., B,3, .. qui visait la mise en place obligatoire du signal B,3 (route à priorité) en présence du signal B,1 (cédez le passage) ou B,2a (arrêt) sur la route non prioritaire ; l'interdiction de stationnement sur la voirie étatique hors agglomération est ainsi généralisée et n'est plus liée à la présence ou à l'absence du signal B,3.

2. Suite à l'ajout du terme « discontinu » à la lettre o) de l'article 110, ce terme est ajouté à la lettre v) du présent article.

Ad article 47 (modifiant l'article 171) : Le texte du premier alinéa est remanié pour plus de concision ; à cette fin il n'est plus fait de différence entre la grande voirie et la voirie normale ; le terme « voie de circulation » remplace par conséquent le terme « chaussée » qui a été utilisé pour la grande voirie ; deuxième alinéa : Les mentions « hors de la chaussée » et « de la chaussée » sont supprimées, suite au remaniement du premier alinéa ; la mention « et pour que la sécurité de la circulation soit sauvegardée » remplace l'ancienne dernière phrase de l'alinéa « Le conducteur doit en outre prendre toutes autres mesures nécessaires pour sauvegarder la sécurité de la circulation. » ; la mention « en particulier » remplace la mention « Dans ce cas » ; pour des raisons de sécurité, il est prévu de supprimer l'obligation de la mise en place du signal à distance du véhicule sur la grande voirie (triangle, ..), lorsque le signal de détresse est actionné ; celui-ci signale en effet le véhicule immobilisé mieux qu'un triangle ou autre moyen prévu jusqu'à présent ; à cette fin, la mention « Sur la voirie normale ainsi que ... » est ajoutée au début de la troisième phrase.

Ad article 48 (modifiant l'article 172) : Si le texte actuel de l'article 172 ne parle que des numéros et des plaques d'immatriculation ainsi que des signes distinctifs nationaux des véhicules immatriculés à l'étranger et circulant sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg en prescrivant leur conformité avec la Convention sur la circulation routière signée à Vienne le 8 novembre 1968, et approuvée par la loi du 27 mai 1975, il est prévu de modifier le texte de façon à ce que ces véhicules soient conformes de manière générale aux exigences de cette Convention.

Ad article 49 (modifiant l'article 173) : L'article 173 énumère les documents à exhiber sur réquisition par un conducteur d'un véhicule routier immatriculé à l'étranger et mis en circulation sur le territoire du Grand-Duché de Luxembourg. Les points 1° à 3° reprennent les dispositions relatives aux documents actuellement déjà énumérés à l'article 173 tout en les rendant analogues aux prescriptions de l'article 70 relatives aux documents des véhicules routiers immatriculés au Luxembourg. Y sont ajoutés le point 4° qui rend obligatoire l'exhibition sur réquisition d'un certificat de contrôle technique valable, tout en reprenant les exceptions prévues à l'article 70, ainsi que les points 5° et 6° qui reprennent les dispositions de l'article 70 relatives aux documents ADR et à la carte de qualification de conducteur. Comme les

règlements grand-ducaux du 31 janvier 2003 et du 2 octobre 2009 dont objet aux points 5° et 6° ne reprennent que des dispositions contenues dans des directives européennes, il peut être fait référence dans le présent article à ces règlements grand-ducaux même s'il traite de véhicules immatriculés à l'étranger. Le point 7° reproduit les dispositions du point 4° actuel de l'article 173bis, ce point étant mieux à sa place à l'article 173 qui traite les documents à présenter sur réquisition.

A l'instar des dispositions de l'article 172 qui précisent que les prescriptions du Code de la Route concernant l'aménagement, l'équipement et le chargement des véhicules routiers ainsi que leurs mise en circulation sont également applicables à tout véhicule étranger et à son conducteur, à moins que le véhicule réponde aux prescriptions afférentes prévues par la législation du pays d'origine, il est précisé à l'article 173 que l'obligation d'exhiber un des documents y énumérés n'est 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.

Ad article 50 (modifiant l'article 173 bis) : L'article 173bis fait référence aux documents énumérés à l'article 173 qui sont nécessaires pour permettre à une remorque et semi-remorque immatriculée et admise à la circulation à l'étranger et circulant temporairement et occasionnellement au Grand-Duché de Luxembourg de pouvoir être tractée par un véhicule automoteur immatriculé au Luxembourg. La réglementation communautaire permet l'accrochage d'une remorque respectivement d'une semi-remorque immatriculée dans un autre État membre de l'UE à un véhicule automoteur immatriculé au Luxembourg. Dans l'hypothèse où la (semi-) remorque étrangère est couverte par un certificat de contrôle technique délivré par l'autorité compétente du pays où elle est immatriculée, cette (semi-)remorque peut, en vertu des dispositions de la Convention de Vienne, être mise en circulation au Luxembourg sous le couvert de ce certificat "étranger". Si toutefois la remorque ne devait pas ou ne devait plus être couverte par un certificat de contrôle technique de son pays d'immatriculation, cette (semi-)remorque devra être soumise à un contrôle technique au Luxembourg et être couverte par un certificat de contrôle technique luxembourgeois valable afin de pouvoir être tractée sur la voie publique par un véhicule tracteur immatriculé au Luxembourg.

Ad article 51 (modifiant l'article 175) : Il est précisé que les signaux et panneaux restent valables dans une configuration ancienne pour une durée de dix ans à compter de la date d'entrée en vigueur de nouveaux signaux et panneaux afin de ne pas obliger les autorités compétentes en matière de signalisation à des remplacements inopportuns.

2) 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

Ad article 52 (modifiant la partie A. de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » qui figure en annexe du règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993) : Les libellés des rubriques sont adaptés aux modifications intervenues dans l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

Ad article 53 (modifiant la partie F. de l'annexe I) : Le libellé de l'infraction 13-05 est adapté.

Ad article 54 (modifiant la partie K. de l'annexe I) : Les infractions 4-01 à 4-04 de la partie K de l'annexe I « Catalogue des avertissements taxés » sont supprimées sous K. et transférées à la partie A. de la même annexe I, suite au transfert des dispositions afférentes du 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 à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

3) Modifications du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers

Ad article 55 (modifiant l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers) : 1. Comme la directive modifiée 70/156/CEE a été abrogée, la référence faite à celle-ci au deuxième point du premier tiret de l'article 1^{er} du règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 précité est supprimée.

2. Le troisième point actuel du même tiret est adapté de façon à tenir compte du fait que la directive 2007/46/CE a été modifiée.

Ad article 56 (modifiant l'article 2) : L'article 2 est complété par la précision que les définitions des articles 2 et 2bis du Code de la Route s'appliquent au règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001, sauf disposition contraire.

Ad article 57 (modifiant l'article 23) : 1. Au point c) du paragraphe 1. de l'article 23, la possibilité du nouveau propriétaire d'un véhicule routier de renoncer explicitement au contrôle technique au moyen d'une déclaration écrite formulée sur papier libre est biffée. En effet, l'expérience pratique a démontré que souvent, ces déclarations sont rédigées dans une langue différente des trois langues administratives ce qui peut entraîner des ambiguïtés quant à la finalité de la déclaration. Il sera donc seulement possible de renoncer explicitement au contrôle technique en remplissant à cette fin une formule spéciale tenue à la disposition des intéressés par la SNCT.

Un nouvel alinéa trois est ajouté au paragraphe 1. en vue de 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 » que : « *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. Si la durée de validité du certificat de contrôle technique étranger est supérieure à celle découlant des dispositions afférentes de la législation luxembourgeoise, elle est adaptée à celle découlant de ces dispositions. Le propriétaire du véhicule est informé de la validité résiduelle du certificat de contrôle technique étranger moyennant inscription y faite par la SNCT.

La base légale de la renonciation au contrôle technique pour un véhicule préalablement immatriculé dans un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen est ajoutée entre les alinéas trois et quatre du paragraphe 1^{er} de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques.

2. Le paragraphe 2. de l'article 23 ne reprend que les dispositions actuelles des alinéas deux et trois de ce même paragraphe 2., l'alinéa un ayant été transféré à un nouvel alinéa six du paragraphe 1^{er} de l'article 4bis de la loi modifiée du 14 février 1955 précitée.

Ad article 58 (modifiant l'article 24) : A la phrase introductive du paragraphe 1. de l'article 24, la référence à la directive modifiée 96/96/CE abrogée est remplacée par celle à la directive 2009/40/CE ayant remplacé la directive 96/96/CE.

Ad article 59 (modifiant l'article 25) : A l'alinéa premier de l'article 25, la référence à la directive modifiée 96/96/CE abrogée est remplacée par celle à la directive 2009/40/CE ayant remplacé la directive 96/96/CE.

Ad article 60 (modifiant l'article 26) : Les paragraphes 1. et 2. de l'article 26 sont modifiés de façon à y insérer la notion de véhicule routier ainsi que de premier enregistrement, l'alinéa premier du paragraphe 3. étant complété par la notion de premier enregistrement. Actuellement, le cas de figure où un véhicule est enregistré au lieu d'être immatriculé fait défaut dans l'article visé, de sorte que le texte est complété par ce cas de figure.

Ad article 61 (modifiant l'article 38) : A l'alinéa deux de l'article 38, la référence à la directive modifiée 96/96/CE abrogée est remplacée par celle à la directive 2009/40/CE ayant remplacé la directive 96/96/CE.

4) Modifications du 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

Ad article 62 (insérant un nouvel article 1bis. au 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) : Un nouvel article 1bis est inséré précisant que les définitions des articles 2 et 2bis du Code de la Route s'appliquent au règlement grand-ducal modifié du 17 juin 2003, sauf disposition contraire.

Ad article 63 (supprimant l'article 4) : L'article 4 est supprimé suite au regroupement des dispositions réglementaires relatives aux plaques rouges à l'article 94bis nouveau du Code de la Route.

Ad article 64 (modifiant l'article 11) : Les alinéas premier et quatre de l'article 11 subissent des modifications rédactionnelles mineures.

Ad article 65 (modifiant l'article 12) : Aux alinéas premier et trois du paragraphe 3 de l'article 12 les termes « emblème des Communautés Européennes » sont remplacés par « emblème de l'Union européenne » pour tenir compte de la nouvelle terminologie officielle en la matière.

Ad article 66 (modifiant l'article 13) : Suite à sa révision du 19 novembre 2004, l'article 76 de la Constitution permet au Grand-Duc de charger les membres de son Gouvernement de prendre des mesures d'exécution, dans les cas qu'il détermine, en relation avec le pouvoir réglementaire qu'il détient en vertu des articles 36 et 37 de la Constitution. Il est prévu dans ces conditions de remplacer par un règlement ministériel le Cahier des charges pour la fabrication et la délivrance de plaques d'immatriculation pour les véhicules routiers immatriculés au Grand-Duché de Luxembourg, approuvé le 24 juin 2003 par le Ministre des Transports de l'époque. Le texte projeté de l'article 13 fournit la base juridique pour prendre ce règlement ministériel. Sont reprises dans les grandes lignes les dispositions de l'article 13 actuel tout en faisant la distinction entre plaques d'immatriculation, plaques rouges et signes distinctifs particuliers.

5) 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 des véhicules

Ad article 67 (modifiant 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 des véhicules) : Le point 1) de l'article 1^{er} du règlement grand-ducal précité du 12 novembre 1981 est modifié de façon à ce qu'une taxe de 50 euros soit aussi due pour une demande en obtention d'un signe distinctif particulier ou pour une demande en obtention d'une autorisation ministérielle pour plaques rouges.

6) Modifications du règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres

Ad article 68 (modifiant l'article 1^{er} du règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres) : A l'heure actuelle, les types de cinémomètres qui peuvent être utilisés par la Police grand-ducale pour contrôler les excès de vitesse sont limités à ceux qui mesurent la vitesse par rayonnement laser ou suivant la méthode du principe physique dit de «Doppler ». La présente disposition a comme objet d'élargir le champ des appareils destinés à mesurer la vitesse pour tenir compte de l'évolution des technologies dans ce domaine, en supprimant dans le texte actuel, la référence à la technologie du laser et au principe de « Doppler ».



Fiche financière

Concerne : Avant-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 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 ;
- 3) le règlement grand-ducal modifié du 27 janvier 2001 fixant les modalités de fonctionnement d'un système de contrôle technique des véhicules routiers ;
- 4) 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 ;
- 5) 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 des véhicules ;
- 6) le règlement grand-ducal du 2 août 2002 concernant les modalités d'utilisation, d'homologation et de contrôle des cinémomètres.

Le présent avant-projet de règlement grand-ducal n'a pas d'incidences sur le budget de l'Etat.