

Projet de règlement grand-ducal modifiant

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

2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ;

3° le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs ;

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

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 les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers, de la Chambre des fonctionnaires et employés publics et de la Chambre des salariés ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

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

Arrêtons:

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

Art. 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° Aux définitions sous 2.15. sont ajoutées deux nouvelles définitions e) et f) qui prennent respectivement la teneur suivante :

«

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

- qui est propulsé exclusivement par l'énergie fournie par un moteur électrique dont la puissance nominale continue maximale ne dépasse pas 0,25 kW ;
- dont la vitesse maximale par construction est supérieure à 6 km/h ;
- dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 25 km/h.

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

- f) *Engin de déplacement personnel* : dispositif de petite dimension non électrique à roues fixés aux pieds ou comportant une planche, équipé d'un guidon ou non, servant de support pour se déplacer ainsi que tout dispositif à roues, électrique ou non, conçu pour être utilisé par un enfant et dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 6 km/h.

A défaut pour le présent arrêté de disposer autrement de façon explicite, l'utilisateur d'un engin de déplacement est assimilé au piéton.

».

2° Une nouvelle définition 2.36. est introduite avec le texte suivant :

«

2.36. *Véhicule exceptionnel*: véhicule routier soumis à l'immatriculation, destiné au transport de choses, dont les dimensions ou les masses dépassent les limites réglementaires.

».

3° A la rubrique 3.1., la lettre a) est remplacée par le texte suivant :

«

a) *Masse maximale d'un véhicule*: la masse déclarée par le constructeur du véhicule comme la masse maximale en charge techniquement admissible du véhicule.

».

4° A la rubrique 3.3., les lettres a), b) et c) sont remplacées respectivement par les textes suivants :

«

a) *Longueur d'un véhicule routier*: la distance horizontale entre la face avant et la face arrière du véhicule, augmentée de la longueur des crochets d'attelage et des pare-chocs ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule y compris, pour les remorques et les véhicules traînés, le timon d'attelage ; ne sont pas compris les dispositifs et équipements repris au tableau I de l'appendice 1 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil.

b) *Largeur d'un véhicule routier*: la distance horizontale entre les deux faces latérales du véhicule, augmentée de la largeur des éléments fixes faisant saillie latéralement sur le véhicule ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule ; ne sont pas compris les dispositifs et équipements repris au tableau II de l'appendice 1 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 précité.

c) *Hauteur d'un véhicule routier*: la distance verticale entre le plan d'appui du véhicule sur le sol et sa face supérieure, augmentée, le cas échéant, de la hauteur des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule ; ne sont pas compris les

dispositifs et équipements repris au tableau III de l'appendice 1 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 précité.

».

5° La définition 3.10. est remplacée par le texte suivant :

«

- 3.10. a) *Porte-à-faux avant d'un véhicule routier*: la distance horizontale entre le plan vertical passant par l'essieu avant, ou par l'axe du pivot d'attelage dans le cas d'une semi-remorque, et le point du véhicule situé le plus à l'avant de celui-ci, compte tenu de tous les éléments liés rigidement au véhicule, comme notamment les crochets de manœuvre et la plaque d'immatriculation.
- b) *Porte-à-faux arrière d'un véhicule routier*: la distance horizontale entre le plan vertical passant par l'essieu arrière du véhicule et le point du véhicule situé le plus à l'arrière de celui-ci, compte tenu de tous les éléments liés rigidement au véhicule, comme notamment le dispositif d'attelage et la plaque d'immatriculation.
- c) *Rayon d'encombrement avant d'une semi-remorque* : la distance horizontale de l'axe du pivot d'attelage au point le plus éloigné de l'avant de la semi-remorque.

».

6° La définition 5.17. est remplacée par le texte suivant :

«

- 5.17. a) *Chargement d'un véhicule routier*: l'ensemble des choses et des marchandises transportées sur le véhicule ; ne sont, le cas échéant, pas à considérer comme chargement les équipements et accessoires du véhicule, démontables ou non, montés sur le véhicule et dépassant ses faces avant, arrière ou latérales.

Est également considéré comme chargement un chariot élévateur conçu pour être fixé à l'arrière d'un véhicule de la catégorie N et destiné à manœuvrer le chargement de ce véhicule.

- b) *Chargement indivisible* : chargement qui ne peut, aux fins de transport par route, être divisé en plusieurs chargements sans frais ou risque de dommages importants et qui ne peut, du fait de ses dimensions ou masse, être transporté dans les limites réglementaires de dimensions ou de masses.

».

7° Une nouvelle rubrique 5.21. est insérée entre la définition 5.20. et les dispositions transitoires concernant certains véhicules avec le texte suivant :

«

- 5.21. *Transport exceptionnel*: transport par route d'un chargement indivisible ou mise en circulation d'un véhicule exceptionnel, chargé ou non, effectué sous le couvert d'une « autorisation de transport exceptionnel » individuelle délivrée par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

».

Art. 2.

L'article 3 du même arrêté est remplacé par le texte suivant :

«

Art. 3.

La largeur d'un véhicule routier en circulation, soit sa largeur déterminée en vertu des dispositions du point b) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3 de l'article 2, ne doit pas dépasser :

- 1 mètre pour les micro-véhicules électriques, les cycles à deux roues et les véhicules assimilés à ceux-ci, ainsi que pour les véhicules L1 (cyclomoteurs);
- 2 mètres pour les cycles à plus de deux roues et les véhicules assimilés à ceux-ci ainsi que pour les véhicules L2 (cyclomoteurs à trois roues), L3 (motocycles), L4 (motocycles avec side-car), L5 (tricycles), L6 (quadricycles légers) et L7 (quadricycles);
- 2,60 mètres pour les véhicules conditionnés ou transportant des conteneurs ou des caisses mobiles conditionnés;
- 2,55 mètres pour tous les autres véhicules.

Toutefois, la largeur maximale des véhicules routiers suivants est de 3 mètres :

- a) les véhicules routiers de génie civil ;
- b) les véhicules routiers à usage public spécial ;
- c) les machines ;
- d) les tracteurs munis d'un équipement spécial ;
- e) les tracteurs dont le dépassement de la largeur de 2,55 mètres est exclusivement dû au montage de pneumatiques, de chenilles en caoutchouc ou de configurations à deux pneumatiques nécessaires à la protection du sol, y compris les systèmes anti-projections, à condition que la largeur de la structure permanente du véhicule soit limitée à 2,55 mètres ;
- f) les véhicules routiers traînés ;
- g) les remorques de tracteur dont le dépassement de la largeur de 2,55 mètres est exclusivement dû à l'une des circonstances suivantes :
 - l'utilisation de configurations de pneumatiques visant à protéger le sol, à condition que le véhicule puisse également être équipé d'au moins un jeu de pneumatiques pour lequel sa largeur ne dépasse pas 2,55 mètres ; lorsque le véhicule peut également être équipé d'au moins un jeu de pneumatiques avec lequel sa largeur ne dépasse pas 2,55 mètres, les systèmes anti-projections, si le véhicule en est équipé, doivent être tels que la largeur du véhicule soit limitée à 2,55 mètres ;
 - la présence d'outils nécessaires au fonctionnement du véhicule et conformes aux dispositions mettant en œuvre la directive 2006/42/CE du Parlement européen et du Conseil précitée.
- h) les engins interchangeables tractés.

La largeur des véhicules visés par les lettres a) à h) peut dépasser 3 mètres, à condition que le véhicule soit mis ou maintenu en circulation sous le couvert de l'autorisation prévue à l'article 7.

Sans préjudice des dispositions de l'alinéa qui précède, les maxima prévus au présent article ne s'appliquent pas aux véhicules spéciaux de l'Armée ; il en est de même pour les véhicules visés par les lettres a) et b), à condition pour ces derniers véhicules qu'ils soient conduits à vide et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.

Les véhicules routiers qui, du point de vue de la largeur, répondent aux dispositions des directives et règlements européens de réception, sont réputés satisfaire aux prescriptions de l'alinéa 1^{er}.

».

Art. 3.

L'article 4 du même arrêté est remplacé par le texte suivant :

«

Art. 4.

La longueur d'un véhicule routier en circulation ne tractant pas une remorque ou un véhicule traîné, soit sa longueur déterminée en vertu des dispositions du point a) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3 de l'article 2, ne doit pas dépasser :

- a) pour un micro-véhicule électrique 1,50 mètre;
- b) pour un cycle ou un véhicule assimilé à un cycle, à l'exception du micro-véhicule électrique, ainsi que pour un véhicule L1 (cyclomoteur), L2 (cyclomoteur à trois roues), L3 (motocycle), L4 (motocycle avec side-car), L5 (tricycle), L6 (quadricycle léger) ou L7 (quadricycle) 4,00 mètres ;
- c) pour un véhicule automoteur autre que les véhicules automoteurs visés sous a) et b) et autre qu'un véhicule M2 et M3 (autobus, autocar) 12,00 mètres ;
- d) pour un véhicule M2 ou M3 (autobus, autocar) non articulé
 - à deux essieux 13,50 mètres ;
 - à plus de deux essieux 15,00 mètres ;
- e) pour un véhicule M2 ou M3 (autobus, autocar) articulé 18,75 mètres.

La longueur d'un véhicule tracté en circulation, soit sa longueur déterminée en vertu des dispositions du point a) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3 de l'article 2, ne doit pas dépasser :

- a) pour une remorque 12,00 mètres ;
- b) pour un véhicule routier traîné 12,00 mètres ;
- c) pour une semi-remorque immatriculée à partir du 1er janvier 1993 :
 - la distance entre l'axe du pivot d'attelage et la face arrière du véhicule, augmentée de la longueur des pare-chocs ainsi que, le cas échéant, de celle des équipements et accessoires, démontables ou non, montés sur le véhicule, à l'exception des dispositifs et équipements repris au tableau I de l'appendice 1 de l'annexe I du règlement (UE) n° 1230/2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil 12,00 mètres ;
 - le rayon d'encombrement avant 2,04 mètres.

La longueur d'un ensemble de véhicules routiers couplés en circulation, soit sa longueur déterminée en vertu des dispositions du point a) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3 de l'article 2, ne doit pas dépasser:

- a) pour un véhicule articulé 16,50 mètres ;

- | | |
|---|----------------|
| b) pour un train routier | 18,75 mètres ; |
| c) pour un véhicule M2 ou M3 (autobus, autocar) tractant une remorque | 18,75 mètres ; |
| d) pour un véhicule automoteur traînant un ou plusieurs véhicules traînés | 25,00 mètres. |

Par dérogation aux dispositions des lettres a) et b) de l'alinéa précédent, un véhicule articulé ou un train routier transportant des conteneurs ou des caisses mobiles d'une longueur de 13,72 mètres (45 pieds) et effectuant des opérations de transport intermodal peuvent dépasser leur longueur maximale, y inclus le conteneur ou la caisse mobile, de 15 centimètres.

Sans préjudice de ce qui précède, la longueur d'un véhicule articulé transportant un conteneur ou une caisse mobile d'une longueur de 13,72 mètres (45 pieds), visé par la Décision M (2014) 5 du Comité de Ministres Benelux relative au transport transfrontalier de conteneurs de maximum 45 pieds sur le territoire des pays du Benelux, ne doit pas dépasser, y inclus le conteneur, 17,30 mètres.

Aucun équipement ou accessoire, démontable ou non, faisant saillie sur la face avant ou arrière d'un véhicule routier ne peut dépasser une de ces faces de plus de 2 mètres. Toutefois, les équipements et accessoires destinés à être utilisés dans les exploitations agricoles peuvent dépasser la face arrière du véhicule de 5 mètres au maximum.

Par dérogation à ce qui précède, les véhicules ou les ensembles de véhicules équipés de dispositifs aérodynamiques qui satisfont aux exigences visées aux paragraphes 2 et 3 de l'article 8 ter ainsi qu'à l'article 9 bis de la directive 96/53/CE fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international et qui sont conformes à la directive 2007/46/CE précitée, peuvent dépasser les longueurs maximales prévues aux alinéas 1, 2 et 3 du présent article, afin de permettre l'adjonction de tels dispositifs à l'arrière des véhicules ou ensemble de véhicules, sans pour autant augmenter la longueur de la zone de chargement de ces véhicules ou ensembles de véhicules.

Tout véhicule routier automoteur et tout ensemble de véhicules routiers couplés doit, en mouvement, pouvoir s'inscrire dans une couronne circulaire d'un rayon extérieur de 12,5 mètres et d'un rayon intérieur de 5,3 mètres. Un autobus ou un autocar doit en outre satisfaire à l'exigence que s'il entre dans la surface circulaire décrite ci-avant, à partir d'une approche en ligne droite, aucun de ses éléments ne peut déborder de plus de 0,60 mètre un plan vertical dirigé vers l'extérieur du cercle, établi par le marquage d'une ligne au sol, le véhicule étant immobile et, dans le cas d'un autobus articulé, les deux parties rigides étant alignées sur le plan.

La distance maximale mesurée parallèlement à l'axe longitudinal d'un train routier

- entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble, diminuée de la distance comprise entre l'arrière du véhicule automoteur et l'avant de la remorque est de 15,65 mètres;
- entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble est de 16,40 mètres.

La distance entre l'essieu arrière d'un camion et l'essieu avant de la remorque y accouplée ne doit pas être inférieure à 3 mètres.

Les véhicules routiers qui, du point de vue de la longueur, répondent aux dispositions des directives et règlements européens de réception, sont réputés satisfaire aux prescriptions du présent article.

Tout véhicule routier ou tout ensemble de véhicules routiers couplés dont la longueur hors-tout dépasse 18,75 mètres, y compris le chargement et tous les accessoires, démontables ou

non, doit être muni à sa face la plus arrière d'un panneau rectangulaire de couleur jaune d'une longueur d'au moins 50 centimètres et d'une largeur d'au moins 15 centimètres, dont le bord est constitué d'une bande noire d'une largeur de 1 centimètre, comportant en couleur noire l'inscription «Véhicule long», écrite en lettres d'une hauteur d'au moins 10 centimètres et d'une épaisseur de trait d'au moins 1 centimètre.

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

».

Art. 4.

A l'article 4bis du même arrêté, l'unité de longueur indiquée par la lettre « m », est remplacée respectivement par le mot « mètre », ou, lorsqu'elle s'emploie au pluriel, par le mot « mètres ».

Art. 5.

L'article 6 du même arrêté est remplacé par le texte suivant :

«

Art.6.

La hauteur d'un véhicule routier en circulation, soit sa hauteur déterminée en vertu des dispositions du point c) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3 de l'article 2 ne doit pas dépasser:

- 2,5 mètres pour un cycle à deux roues et un véhicule y assimilé ainsi que pour un véhicule L1 (cyclomoteur), L2 (cyclomoteur à trois roues), L3 (motocycle), L4 (motocycle avec side-car), L5 (tricycle), L6 (quadricycle léger) et L7 (quadricycles);
- 4 mètres pour tous les autres véhicules

Les véhicules routiers qui, du point de vue de la hauteur, répondent aux dispositions des directives et règlements européens de réception, sont réputés satisfaire aux prescriptions de l'alinéa 1^{er}.

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

».

Art. 6.

L'article 7 du même arrêté est remplacé par le texte suivant :

«

Art. 7.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut, dans des cas exceptionnels, en vue de l'immatriculation d'un véhicule routier, accorder des autorisations individuelles augmentant les maxima prévus aux articles 3 à 6 et en arrêter les conditions. En outre, il peut accorder, dans des

cas exceptionnels, en vue d'une mise en circulation d'un véhicule routier non destiné au transport rémunéré de choses, des « autorisations de circuler » augmentant les maxima prévus aux articles 3 à 6, et en arrêter les conditions.

En cas d'urgence risquant de porter atteinte à la sécurité et à la santé publiques, le ministre peut dispenser temporairement un véhicule de l'autorisation de circuler dont question à l'alinéa 1^{er}.

Une autorisation de circuler n'est pas requise pour les tracteurs et machines immatriculés avant le [date d'entrée en vigueur du présent règlement] pour lesquels le propriétaire ou le détenteur peut se prévaloir d'un certificat d'immatriculation dans lequel les dimensions dépassant les limites maximales prévues aux articles 3 à 6 sont inscrites au champ de remarques.

».

Art. 7.

L'article 9 du même arrêté est remplacé par le texte suivant :

«

Art. 9.

(1) Le chargement sur un véhicule routier ne doit pas dépasser les faces du véhicule autrement que dans les conditions suivantes :

1° Aucun chargement sur un véhicule routier ne doit dépasser une des faces latérales de ce dernier de plus de 1 mètre. Toutefois, la largeur du véhicule, chargement inclus, ne doit pas dépasser les maxima prévus à l'article 3.

2° Sur un véhicule routier dont la hauteur, soit sa hauteur déterminée en vertu des dispositions du point c) de la rubrique 3.3. du paragraphe 3 de l'article 2, ne dépasse pas 2 mètres, aucun chargement ne doit dépasser la face avant de ce véhicule.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, aucun chargement sur un véhicule routier ne doit dépasser une des faces avant ou arrière de ce dernier de plus de 2 mètres.

À l'arrière d'un véhicule routier, un support de charge peut être utilisé si le chargement l'exige et à condition que le centre de gravité du chargement qui dépasse la face arrière du véhicule transportant soit positionné sur la zone de chargement régulière; le support de charge ne doit en aucun cas dépasser le chargement. Dans ces conditions, pour la détermination de la longueur du véhicule, le support de charge est à considérer comme chargement.

Pour les véhicules routiers couplés conçus exclusivement pour le transport de véhicules automobiles, un support de charge peut être utilisé à condition que les véhicules automobiles dépassant la face arrière du véhicule transportant soient positionnés avec au moins un essieu sur la zone de chargement.

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

3° Sans préjudice des maxima prévus à l'article 6, la hauteur du véhicule, chargement inclus, ne doit pas dépasser 4 mètres.

4° Sauf autorisation de transport exceptionnel prévue au paragraphe 2, aucun chargement ne doit dépasser les faces avant, arrière ou latérales d'un véhicule exceptionnel.

(2) Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut, dans le cadre d'un transport exceptionnel, chargé ou non, accorder des « autorisations de transport exceptionnel » et en arrêter les conditions.

(3) Tout chargement et tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur un véhicule routier et faisant saillie sur sa face avant, arrière ou latérale doit être signalé de façon bien visible et perceptible pour les conducteurs des autres véhicules.

1° Tout chargement dépassant la face avant d'un véhicule routier, autre qu'une remorque ou un véhicule routier traîné, de plus de 1 mètre ainsi que tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur le véhicule et faisant saillie sur sa face avant de plus de 1 mètre, doit être signalé comme suit:

- a) de jour, lorsque la visibilité est normale, soit par un panneau rigide rétro-réfléchissant d'au moins 40 x 40 centimètres, de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches, soit par un fanion de couleur rouge d'au moins 40 x 40 centimètres ; le panneau ou le fanion doivent être fixés le plus près possible du côté gauche du gabarit « hors tout » du véhicule;
- b) dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, par un ou deux feu(x) blanc(s) ainsi que par soit un ou deux catadioptr(e)s non triangulaires de couleur blanche, soit un ou deux panneau(x) rigide(s) rétro-réfléchissant(s) d'au moins 40 x 40 centimètres de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches.

2° Tout chargement dépassant la face arrière d'un véhicule routier, autre qu'un cycle ou un véhicule L (cyclomoteur, motorcycle, tricycle, quadricycle léger ou quadricycle), de plus de 1 mètre ainsi que tout équipement ou accessoire, démontable ou non, monté sur le véhicule et faisant saillie sur sa face arrière de plus de 1 mètre doit être signalé comme suit:

- a) de jour, lorsque la visibilité est normale, soit par un panneau rigide rétro-réfléchissant d'au moins 40 x 40 centimètres de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches, soit par un fanion d'un rouge vif d'au moins 40 x 40 centimètres ;
- b) dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, par un ou deux feu(x) rouge(s) ainsi que par soit un ou deux catadioptr(e)s non triangulaires de couleur rouge, soit un ou deux panneau(x) rigide(s) rétro-réfléchissant(s) d'au moins 40 x 40 centimètres de couleur rouge ou comportant des bandes obliques alternées rouges et blanches.

3° Les moyens dont question sous b) des points 1° et 2° doivent être fixés comme suit:

- si la largeur du chargement, de l'équipement ou de l'accessoire ne dépasse pas 1,30 mètre, un feu et un catadioptr(e) ou un panneau rigide, montés respectivement fixés le plus près possible du côté gauche du gabarit ;
- si la largeur du chargement, de l'équipement ou de l'accessoire dépasse 1,30 mètre, deux feux ainsi que deux catadioptr(es) ou deux panneaux rigides, montés respectivement fixés le plus près possible des deux côtés du gabarit, l'écartement minimal entre les deux feux, entre les deux catadioptr(es) ou entre les bords intérieurs des deux panneaux devant être d'au moins 400 millimètres ;
- la distance entre le sol et le bord inférieur de la plage éclairante des feux, des catadioptr(es) ou des panneaux rigides doit être d'au moins 350 millimètres ;
- la distance entre le sol et le bord supérieur de la plage éclairante des feux, des catadioptr(es) ou des panneaux rigides ne doit pas dépasser 1,60 mètre.

4° Tout chargement dépassant la face latérale d'un véhicule routier, autre qu'un cycle, un véhicule assimilé à un cycle ou un véhicule L (cyclomoteur, motorcycle, tricycle, quadricycle léger ou quadricycle), de plus de 0,20 mètre ainsi que tout équipement ou accessoire, démontable ou non,

monté sur le véhicule et faisant saillie sur une face latérale de plus de 0,20 mètre, doit être signalé sur la face en question, dès la tombée de la nuit et jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent comme suit:

- vers l'avant, par un catadioptre non triangulaire de couleur blanche, un équipement ou accessoire non démontable devant en outre être muni d'un feu de position de couleur blanche;
 - vers l'arrière, par un catadioptre non triangulaire de couleur rouge, un équipement ou accessoire non démontable devant en outre être muni d'un feu de couleur rouge.
- (4) Les fanions, les feux, les catadioptres et les panneaux réfléchissants visés aux points 1°, 2°, 3° et 4° du paragraphe 3 doivent être visibles à une distance suffisante pour les conducteurs des autres véhicules et de telle manière qu'aucun feu ne peut éblouir les autres usagers de la voie publique.
- (5) Les prescriptions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules affectés au déneigement ou au déblaiement des voies publiques, à condition que ces véhicules soient signalés par un feu jaune clignotant visible de tout côté et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et la fluidité de la circulation routière.

».

Art. 8.

A l'article 10 du même arrêté, l'unité de longueur indiquée par la lettre « m », est remplacée respectivement par le mot « mètre », ou, lorsqu'elle s'emploie au pluriel, par « mètres ».

Art. 9.

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

- 1° L'unité de longueur indiquée par la lettre « m », est remplacée respectivement par le mot « mètre », ou, lorsqu'elle s'emploie au pluriel, par le mot « mètres ».
- 2° L'unité de masse indiquée par la lettre « t », est remplacée par le mot « tonnes ».
- 3° Au paragraphe 1^{er}, les mots « la carte » sont remplacés par les mots « le certificat » à deux reprises.
- 4° Au paragraphe 2, point 4°, dernier alinéa, les mots « véhicules traînés » sont remplacés par les mots « véhicules routiers traînés ».
- 5° Au paragraphe 3, point 1°, après les mots « sur un véhicule automoteur, » sont insérés les mots « autre qu'un autocar ou autobus, » .
- 6° Au paragraphe 3, point 1°, le troisième tiret est supprimé.
- 7° Au paragraphe 3, point 3°, le troisième tiret est supprimé.
- 8° Au paragraphe 3, un nouvel alinéa est ajouté *in fine* avec le texte suivant :

«

Pour les véhicules équipés d'une technologie de carburant de substitution, la masse maximale autorisée prévue au paragraphe 3 peut être augmentée de la masse supplémentaire requise pour la technologie de carburant de substitution sans pour autant excéder les valeurs suivantes :

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

- à trois essieux 27 t ;
- 2° sur un autobus ou autocar
 - à articulation à trois essieux 29 t.

» .

9° Les paragraphes 6 et 7 sont remplacés par les paragraphes 6, 7 et 8 avec le texte suivant :

«

6. Les prescriptions du présent article ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée, ni aux machines automotrices à grande vitesse ni aux machines mobiles à grande vitesse. Il en est de même des machines automotrices et des machines mobiles dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h, et des véhicules spéciaux de génie civil et véhicules routiers à usage public spécial, à condition, pour tous les véhicules énumérés, d'être conduits à vide et à une vitesse ne dépassant pas 40 km/h et que leurs conducteurs prennent toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité de la circulation routière.

Sans préjudice de l'alinéa qui précède, les machines automotrices à grande vitesse et les machines mobiles à grande vitesse dont la masse dépasse 60 tonnes ou la masse par essieu dépasse 12 tonnes ne peuvent être mises ou maintenues en circulation sur la voie publique que sous le couvert de l'autorisation prévue au paragraphe 8.

Pour les machines automotrices à grande vitesse et les machines mobiles à grande vitesse immatriculées avant le [date d'entrée en vigueur du présent règlement] les dispositions de l'alinéa précédent ne s'appliquent pas en ce qui concerne la masse maximale par essieux.

En cas d'urgence risquant de porter atteinte à la sécurité et à la santé publiques, le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut dispenser temporairement un véhicule de l'autorisation prévue au paragraphe 8.

7. Par dérogation aux prescriptions des paragraphes 2 et 3, la masse maximale autorisée des véhicules routiers automoteurs à cinq essieux, peut être portée à 50 tonnes à condition que la masse maximale autorisée sur ces essieux ne dépasse pas 11,5 tonnes, que le véhicule dispose d'un système électronique de pesage de la masse sur les essieux embarqués et qu'il soit équipé d'au moins 3 essieux hydrauliques orientables.

Les véhicules routiers automoteurs à 5 essieux peuvent tracter une remorque sous condition que la masse maximale autorisée de l'ensemble ne dépasse pas 50 tonnes.

Par dérogation aux prescriptions du paragraphe 3, la masse maximale autorisée des véhicules routiers automoteurs à quatre essieux peut être portée à 39 tonnes à condition que la masse maximale techniquement admissible du véhicule ne soit pas dépassée.

8. Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut, dans des cas exceptionnels,

- a) en vue d'une immatriculation, accorder des autorisations augmentant ou diminuant les maxima et minima prévus par le présent article et en arrêter les conditions ;
- b) en vue d'une mise en circulation d'un véhicule routier non destiné au transport rémunéré de choses, accorder des « autorisations de circuler » augmentant les maxima prévus par le présent article et en arrêter les conditions ;

c) dans le cadre d'un transport exceptionnel, chargé ou non, accorder des « autorisations de transport exceptionnel » et en arrêter les conditions.

Un véhicule routier destiné au transport de choses, immatriculé avant le 1^{er} janvier 2021, pour lequel une augmentation de la masse maximale autorisée a été retenue lors de l'immatriculation à cause de sa superstructure pour le transport d'éléments divisibles, peut être utilisé pour effectuer des transports de chargements divisibles jusqu'à concurrence de la limite de la masse maximale autorisée inscrite dans le champ de remarques du certificat d'immatriculation dudit véhicule routier.

».

Art. 10.

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

1° L'unité de masse indiquée par la lettre « t », est remplacée par le mot « tonnes » .

2° À l'alinéa 3, le mot « cartes » est remplacé par le mot « certificats » et le mot « adaptées » est remplacé par le mot « adaptés ».

3° L'alinéa 4 est remplacé par deux nouveaux alinéas libellés comme suit :

«

Les valeurs prévues à l'alinéa 1^{er} peuvent être augmentées, dans la limite de 600 kg, pour la masse des ralentisseurs des véhicules.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut, dans des cas exceptionnels,

a) en vue d'une immatriculation, accorder des autorisations augmentant ou diminuant les maxima et minima prévus par le présent article et en arrêter les conditions ;

b) en vue d'une mise en circulation d'un véhicule routier non destiné au transport rémunéré de choses, accorder des « autorisations de circuler » augmentant les maxima prévus par le présent article et en arrêter les conditions ;

c) dans le cadre d'un transport exceptionnel, chargé ou non, accorder des « autorisations de transport exceptionnel » et en arrêter les conditions.

».

Art. 11.

L'article 15 du même arrêté est modifié comme suit :

1° Les mots « véhicule traîné » sont remplacés par les mots « véhicule qui est traîné ».

2° Un nouvel alinéa est ajouté *in fine* avec le libellé suivant :

«

Il est interdit de traîner un véhicule avec un micro-véhicule électrique.

».

Art.12.

A l'article 20 du même arrêté, à l'alinéa 2, les mots « à l'exception des cycles traînés » sont remplacés par les mots « à l'exception des cycles et des cycles traînés ».

Art.13.

A l'article 32 du même arrêté, l'alinéa 4 est remplacé par le texte suivant :

«

Par dérogation à l'alinéa qui précède, les véhicules autres que les cycles mais assimilés à ceux-ci, dont les deux roues ne sont pas alignées ou ceux qui sont équipés d'une seule roue, sont à équiper d'un système de freinage unique. Pour les véhicules équipés de plusieurs roues, le système de freinage doit agir de manière équilibrée sur au moins deux roues.

».

Art.14.

A l'article 39 du même arrêté, après le mot « sang » les mots « ou le transport d'organes » sont insérés.

Art.15.

L'article 43bis du même arrêté est modifié comme suit :

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

«

2. Les cycles doivent être munis de respectivement une ou deux installations d'éclairage d'une puissance d'au moins 10 lux chacune, selon qu'ils sont à voie simple ou à deux voies.

Les cycles à voie simple doivent être munis à l'avant d'un feu blanc ou jaune, à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptré rouge de forme non-triangulaire; les cycles à deux voies doivent être munis à l'avant de deux feux blancs ou jaunes et à l'arrière de deux feux rouges et de deux catadioptrés rouges de forme non-triangulaire.

Lorsque le cycle est équipé de pédales, celles-ci doivent être munies de catadioptrés blancs ou jaunes de forme non-triangulaire, visibles de l'arrière. En cas d'impossibilité technique de les fixer sur les pédales, ces catadioptrés doivent se présenter sous forme de bandes réfléchissantes de couleur jaune ou blanche, fixées sur la partie arrière des chaussures du conducteur du cycle.

Les roues avant et arrière de cycles doivent être signalées des deux côtés soit par deux catadioptrés blancs ou jaunes, fixés aux rayons et espacés de 180°, soit par un nombre supérieur répartis de façon régulière et uniforme sur le contour des roues, soit par des pneumatiques dont les flancs sont munis de rubans circulaires continus de couleur blanche ou jaune réfléchissante.

En cas d'impossibilité technique, pour les micro-véhicules électriques, de fixer des catadioptrés latéraux, des rubans ou d'autres dispositifs réfléchissants doivent, soit être fixés des deux côtés du véhicule, soit être apposés aux vêtements du conducteur.

Les feux et catadioptrés doivent être fixés de manière à délimiter le gabarit du véhicule et à signaler en continu sa vitesse et sa position aux autres usagers de la route. Si le ou les feux donnent lieu à éblouissement, ils doivent être munis d'un dispositif permettant la suppression de l'éblouissement.

Sur les cycles du genre vélo tout terrain (VTT) le feu blanc ou jaune avant peut être remplacé par un catadioptré blanc et le feu rouge arrière est facultatif; toutefois, dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, la présence des feux avant et arrière prévus au présent paragraphe est obligatoire.

Les dispositions du présent paragraphe ne sont pas applicables aux cycles qui, par construction, sont destinés à des fins de compétition sportive et qui sont utilisés pour des courses cyclistes ou pour l'entraînement y relatif.

Les micro-véhicules électriques sont en outre soumis aux dispositions suivantes :

- a) Les systèmes d'éclairage installés sur des micro-véhicules électriques doivent être allumés de jour et de nuit.
- b) Dans des conditions de visibilité réduite et dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les feux arrière rouges doivent être clairement visibles à une hauteur d'au moins 40 cm à partir du sol. Lorsque le véhicule n'est pas muni d'un tel éclairage, des dispositifs lumineux équivalents peuvent être portés par le conducteur.

».

2° Au paragraphe 3, alinéa 2, les mots « véhicules traînés » sont remplacés par les mots « véhicules qui sont traînés ».

3° Au paragraphe 3, alinéa 3, les mots « véhicule traîné à deux voies » sont remplacés par les mots « véhicule à deux voies qui est traîné par un cycle ».

Art. 16.

A l'article 49 du même arrêté, la rubrique F) est modifiée comme suit :

1° Les mots « ministre des Transports » sont remplacés par les mots « ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

2° Au texte de l'alinéa unique de la rubrique F) est ajoutée la phrase suivante :

«

Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, le ministre peut autoriser la dérogation à l'usage de ce dispositif.

».

Art. 17.

L'article 53 du même arrêté est modifié comme suit :

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

«

1. Le transport de passagers à l'aide de cycles, de véhicules routiers assimilés aux cycles, de véhicules qui sont traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles, de véhicules routiers des catégories L1, L3 et L4 ainsi que de ceux des catégories L2, L5, L6 et L7 non munis d'une carrosserie est soumis aux conditions suivantes:

- le nombre de places pour passagers est limité:
 - à une pour les véhicules des catégories L1, L2 et L3;
 - à deux pour les véhicules routiers qui sont traînés par des cycles ou par des véhicules routiers assimilés à des cycles;
 - à trois pour les véhicules des catégories L4, L5, L6 et L7, le nombre de places étant limité à deux dans le side-car du véhicule de la catégorie L4;

- lorsque le véhicule est équipé d'un siège unique conçu pour le transport de deux personnes assises l'une derrière l'autre, la longueur de celui-ci doit être supérieure à 50 cm;
- les sièges du side-car d'un véhicule de la catégorie L4 mis en circulation pour la première fois à partir du 1er mai 2008 ont une largeur d'au moins 40 cm et sont munis d'un système de retenue adéquat;
- lorsque le véhicule est équipé d'un siège spécial destiné au transport d'un enfant dont la taille n'atteint pas 150 cm, celui-ci doit être adapté au poids et à la taille de l'enfant transporté et muni d'un système de retenue adéquat ;
- à chaque place assise sur un siège ou dans un siège spécial correspondent soit deux repose-pieds, soit une partie de la carrosserie du véhicule, soit une partie du siège spécial, permettant tant au conducteur du véhicule qu'à toute personne transportée d'appuyer ses pieds lorsque le véhicule est en mouvement.

».

2° Un nouveau paragraphe 4. est ajouté *in fine* libellé comme suit :

«

4. Le transport de passagers à l'aide de micro-véhicules électriques est interdit.

».

Art. 18.

Les trois premiers alinéas de l'article 73 du même arrêté sont remplacés par trois nouveaux alinéas libellés comme suit :

«

Il est interdit aux enfants qui ne sont pas âgés de 10 ans au moins de conduire un véhicule, un attelage, un animal ou un troupeau sur la voie publique.

Toutefois, peuvent conduire un cycle, à l'exception du cycle électrique et du micro-véhicule électrique,

- 1° les enfants âgés de moins de 10 ans, lorsqu'ils sont accompagnés par une personne âgée de 15 ans au moins ;
- 2° les enfants âgés de 6 ans au moins sur les pistes cyclables et les pistes cyclables conseillées ou lorsqu'ils se rendent à l'école ou en reviennent.

Il est interdit aux propriétaires de véhicules, d'attelages, d'animaux ou de troupeaux de les laisser conduire par des enfants qui ne remplissent pas les conditions prévues aux alinéas 1 et 2.

».

Art. 19.

Au paragraphe 2., alinéa 4, de l'article 80 du même arrêté, le termes « C, CE, D ou DE » sont remplacés par les termes « BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ou D1E ».

Art. 20.

L'article 84 du même arrêté est remplacé par le texte suivant :

«

Art. 84.

(1) Les permis de conduire délivrés par les autorités d'un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen et qui sont en cours de validité, sont reconnus sans préjudice du paragraphe 6. de l'article 176, lorsque le titulaire acquiert sa résidence normale au Luxembourg.

Sans préjudice des dispositions de l'article 91, paragraphe 3., le titulaire d'un permis de conduire en cours de validité délivré par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen qui a établi sa résidence normale au Luxembourg peut à tout moment échanger ce permis contre un permis de conduire luxembourgeois ou le faire enregistrer.

L'échange comporte l'obligation pour le titulaire de remettre le ou les permis de conduire valables ou périmés qui sont encore en sa possession.

(2) Les permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, correspondant aux catégories A, A2, A1, AM, B, BE ou F du permis de conduire luxembourgeois et délivrés par les autorités d'un pays qui est partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949, approuvée par la loi du 22 juillet 1952, ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 sont transcrits en permis de conduire luxembourgeois dans les conditions suivantes :

- a) Le titulaire du permis de conduire doit résider depuis au moins 185 jours au Luxembourg ;
- b) Les permis de conduire présentés à la transcription doivent être en cours de validité le jour du dépôt de la demande en transcription;
- c) Le titulaire du permis de conduire ne doit pas faire l'objet d'une mesure de suspension, de retrait ou d'annulation du droit de conduire ;
- d) La demande en transcription doit être déposée endéans un délai de douze mois à compter de l'établissement de la résidence du titulaire au Luxembourg.

Sans préjudice des dispositions retenues sous c), la transcription des permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen et qui ne sont plus en cours de validité le jour de dépôt de la demande requiert la réussite à un examen de contrôle. Il en est de même pour la transcription des permis de conduire dont les demandes en transcription ont été déposées après le délai prévu sous d).

La transcription des permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen, correspondant aux catégories C1, C, D1, D, CE, C1E, DE, D1E du permis de conduire luxembourgeois et délivrés par les autorités d'un pays qui est partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949, approuvée par la loi du 22 juillet 1952, ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975 est subordonnée à la réussite à un examen de contrôle.

Les examens de contrôle visés ci-dessus répondent aux modalités de l'article 81, paragraphe 3., et comportent une partie théorique et une partie pratique.

Les permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen qui n'ont pas été transcrits en permis de conduire luxembourgeois endéans le délai

de douze mois qui suit l'établissement de la résidence du titulaire au Luxembourg ne sont plus valables pour la conduite d'un véhicule automoteur sur le territoire du Luxembourg.

Afin de vérifier la condition de résidence dans le cadre de la procédure administrative pour une transcription, la date inscrite dans le registre national des personnes physiques fait foi. Pour les demandeurs d'asile ou de protection internationale, la date d'établissement du premier titre de séjour sera retenue.

La transcription des permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen est subordonnée à la condition pour son titulaire d'avoir résidé ou d'avoir été inscrit comme étudiant pendant 185 jours dans le pays de délivrance du permis de conduire.

La transcription des permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen qui n'est pas partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949, approuvée par la loi du 22 juillet 1952, ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975, est refusée.

Les personnes qui sollicitent un permis de conduire luxembourgeois doivent produire les pièces visées à l'article 78; la production de la pièce spécifiée sous 3) de l'article 78 n'est requise qu'en cas d'examen ou de réexamen pratique. En vue de la transcription, le titulaire du permis doit remplir les conditions d'âge prévues à l'article 73.

La délivrance d'un permis de conduire luxembourgeois par voie de transcription d'un permis de conduire émis par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen comporte l'obligation pour son titulaire de remettre l'original ou les originaux du ou des permis de conduire valables ou périmés qui sont encore en sa possession.

(3) Les permis de conduire militaires luxembourgeois valables, correspondant aux catégories A, A2, A1, AM, BE, CE, C1E, DE, D1E ou F du permis de conduire civil, peuvent être transcrits sans examen, pourvu que les conditions d'âge de l'article 73 soient remplies, et que l'intéressé produise avec sa demande les pièces spécifiées à l'article 78 sous 1), 2), 4) et 5).

Pour l'obtention d'un permis de conduire « instructeur », le détenteur d'un permis de conduire militaire luxembourgeois doit justifier d'une formation équivalente à celle qui est prescrite à l'article 10 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats conducteurs pour être admis à l'examen du permis de conduire « instructeur ».

(4) Les permis de conduire luxembourgeois délivrés soit en échange de permis délivrés par un autre Etat membre de l'Espace Economique Européen, soit par voie de transcription de permis délivrés par un pays tiers à l'Espace Economique Européen, portent la mention de cet échange ou de cette transcription.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut à tout moment vérifier l'authenticité des permis de conduire présentés à l'échange, à la transcription ou à l'enregistrement. Pour vérifier l'authenticité des permis de conduire, le ministre sollicite, le cas échéant, l'aide d'un service spécialisé dans la détection de la fraude documentaire.

En cas de doute, la présentation des originaux des documents justificatifs, y compris des permis de conduire, peut être exigée dès le dépôt de la demande.

Les permis de conduire étrangers qui ont été échangés ou transcrits sont renvoyés aux autorités compétentes du pays de leur délivrance tout en indiquant le motif de l'échange ou de la transcription.

(5) Par dérogation aux dispositions du paragraphe 2, les permis de conduire émis par les autorités compétentes du Royaume-Uni et d'Irlande du Nord, correspondant aux catégories C1, C, D1, D, CE, C1E, DE, D1E de permis de conduire sont transcrits sans examen de contrôle.

Les titulaires d'un permis de conduire délivré par les autorités compétentes du Royaume-Uni et d'Irlande du Nord qui ont leur résidence normale au Grand-Duché de Luxembourg doivent procéder endéans un délai de 12 mois à la transcription de leur permis de conduire. Les demandes en transcription qui ont été déposées après un délai de douze mois, requièrent la réussite à un examen de contrôle répondant aux modalités de l'article 81, paragraphe 3 et comportent une partie théorique et une partie pratique.

Les dispositions de ce paragraphe sont également applicables aux permis de conduire délivrés par les autorités compétentes de Gibraltar, de Guernesey, de Jersey et de l'île de Man. Ils entreront en vigueur le jour où le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, conformément à l'article 50, paragraphe 3, du Traité sur l'Union européenne, se retire de l'Union européenne sans qu'un accord, visé à l'article 50, paragraphe 2, du Traité, ait été conclu.

».

Art. 21.

A l'article 104 du même arrêté, au paragraphe 2, la lettre a) est remplacée par le texte suivant:

«

- a) les conducteurs des véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, ainsi que les conducteurs des véhicules de la Police grand-ducale utilisés dans le cadre des missions prévues par la loi, peuvent emprunter les parties de la voie publique réservées à la circulation de catégories déterminées d'usagers, pour autant que le service l'exige et à condition qu'ils tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation;

».

Art. 22.

L'article 107 du même arrêté est modifié comme suit :

- 1° Sous « III. Signaux d'interdiction et de restriction », « 3. Interdiction d'accès à une certaine catégorie de véhicules ou d'usagers », la description du signal C,3n est complétée par un nouvel alinéa avec la teneur suivante :

«

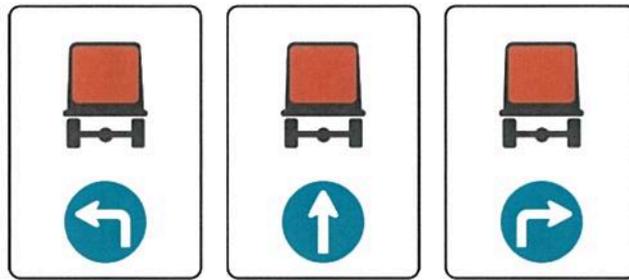
Le signal peut être complété par un panneau additionnel du modèle 10 portant la lettre B, C, D ou E.

» .

- 2° Sous « IV. Signaux d'obligation », une nouvelle rubrique 12 est ajoutée *in fine* avec la teneur suivante :

«

12. Direction obligatoire pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses



D,12

Le signal D,12 indique aux conducteurs de véhicules transportant des marchandises dangereuses la ou les directions à suivre obligatoirement selon la ou les directions dans lesquelles sont dirigées les flèches. Celles-ci peuvent être modifiées en fonction de la configuration des lieux.

Le signal peut être complété par un panneau additionnel du modèle 10 portant la lettre B, C, D ou E.

» .

- 3° Sous « V. Signaux d'indication », « Dispositions générales concernant les signaux d'indication », le chiffre 8) est complété par un alinéa 2 avec le texte suivant:

«

Les supports qui portent les signaux E,11a ou E,11b peuvent être pourvus d'un dispositif de forme cylindrique qui présente des bandes alternées bleues et blanches, sauf si ces supports portent également des signaux colorés lumineux.

» .

- 4° Sous « IX. Symboles et inscriptions additionnels », rubrique 2.6., le texte descriptif du panneau additionnel 6b est remplacé par le texte suivant :

«

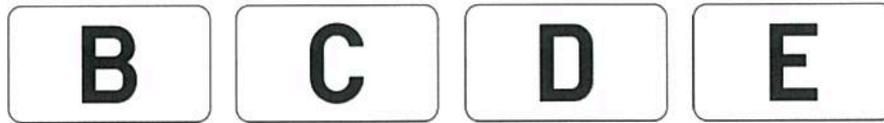
Le modèle 6b, qui peut compléter les signaux C,2, D,4, D,5, E,18a et F,19a, indique que les piétons âgés de 10 ans ou plus sont autorisés à utiliser des engins de déplacement personnels sur les parties de la voie publique munies d'un de ces signaux. Cette autorisation vise également les enfants de moins de 10 ans dès lors qu'ils sont accompagnés d'une personne âgée de 15 ans au moins.

» .

- 5° Sous « IX. Symboles et inscriptions additionnels », une nouvelle rubrique 2.10. est ajoutée *in fine* avec la teneur suivante :

«

2.10. Le modèle 10, qui peut compléter les signaux C,3n et D,12, peut porter la lettre B, C, D ou E pour indiquer que le signal qu'il complète s'applique aux véhicules transportant des marchandises dangereuses dont l'accès est interdit respectivement dans les tunnels de catégorie B, C, D ou E, telles que ces catégories sont prévues par l'article 1.9.5.2 de l'annexe A de l'accord européen relatif au transport international de marchandises dangereuses par route (ADR) fait à Genève le 30 septembre 1957 :



modèle 10

».

Art.23.

A l'article 156 du même arrêté, le paragraphe 10 est remplacé par le texte suivant:

«

10. Les conducteurs de véhicules routiers doivent disposer à tout moment d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule afin de leur permettre de rejoindre en toute circonstance un point de ravitaillement.

Les conducteurs de véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes qui sont visés par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique doivent disposer à tout moment d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule afin de leur permettre en toute circonstance de traverser le territoire du Grand-Duché de Luxembourg sur l'itinéraire de transit prescrit par le règlement grand-ducal du 5 mai 1994 susmentionné.

».

Art.24.

A l'article 156ter du même arrêté, le paragraphe 7 est remplacé par le texte suivant:

«

7. Les conducteurs de véhicules routiers doivent disposer à tout moment d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule afin de leur permettre de rejoindre en toute circonstance un point de ravitaillement.

Les conducteurs de véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes qui sont visés par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique doivent disposer à tout moment d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule afin de leur permettre en toute circonstance de traverser le territoire du Grand-Duché de Luxembourg sur l'itinéraire de transit prescrit par le règlement grand-ducal du 5 mai 1994 susmentionné.

».

Art. 25.

L'article 162bis du même arrêté est remplacé par le texte suivant :

«

Art. 162bis.

(1) Il est interdit de jouer sur la voie publique.

Toutefois, les enfants âgés de moins de 13 ans peuvent jouer, sans utiliser un moyen de locomotion sur roues, sur les trottoirs, les chemins pour piétons obligatoires, les chemins

obligatoires pour cyclistes et piétons, les chemins conseillés pour cyclistes et piétons, les chemins de terre, les chemins des parcs publics ainsi que dans les zones résidentielles et les zones piétonnes. Ils y peuvent également utiliser un cycle ou un engin de déplacement personnel à condition de ne pas se mettre en danger et de ne pas gêner ou mettre en danger les autres usagers.

Dans ces mêmes conditions, une personne âgée de 13 ans ou plus peut se déplacer à l'aide d'un cycle en vue d'accompagner un ou plusieurs enfants âgés de moins de 13 ans.

(2) Les piétons âgés de 13 ans ou plus peuvent utiliser des engins de déplacement personnels non électriques sur les trottoirs, les chemins pour piétons obligatoires, les chemins obligatoires pour cyclistes et piétons, les chemins conseillés pour cyclistes et piétons, les chemins de terre, les chemins des parcs publics ainsi que dans les zones résidentielles et les zones piétonnes, à condition de ne pas gêner ou mettre en danger les autres usagers.

L'utilisation de ces engins est en outre autorisée sur les parties de la voie publique munies des signaux C,2, D,4, D,5, E,18a, ou F,19a complétés par le panneau additionnel du modèle 6b sur la base d'un règlement dûment approuvé. Cette autorisation vise également les enfants âgés de moins de 10 ans, dès lors qu'ils sont accompagnés d'une personne âgée de 15 ans au moins.

».

Art. 26.

A l'article 162*quater* du même arrêté, la lettre d) est remplacée par le texte suivant :

«

d) sauf signalisation contraire, la circulation des cycles est interdite;

».

Art. 27.

L'article 162*quinquies* du même arrêté est remplacé par le texte suivant:

«

Art. 162quinquies.

Dans les rues cyclables les règles suivantes sont d'application:

- a) sans préjudice des autres dispositions de la lettre a) de l'article 118, les conducteurs de cycles peuvent utiliser toute la largeur de la voie de circulation, sous réserve des dispositions de l'article 122;
- b) les déplacements des véhicules automoteurs doivent se faire par le trajet le plus court;
- c) les conducteurs de véhicules automoteurs ne doivent pas dépasser un autre véhicule, ni mettre en danger, ni gêner les conducteurs de cycles et ils doivent s'arrêter en cas de besoin;
- d) le stationnement des véhicules est interdit, sauf aux endroits signalés ou marqués comme emplacements de stationnement ou de parage.

».

Art.28.

A l'article 164 du même arrêté, un nouveau paragraphe 3. est ajouté avec le texte suivant:

«

3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, ainsi qu'aux véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

».

Art.29.

A l'article 165 du même arrêté, alinéa 1^{er}, une lettre f) est ajoutée avec le texte suivant:

«

f) laisser, en agglomération et en l'absence de trottoir, un espace libre d'au moins 1 mètre sur l'accotement, lorsque celui-ci est praticable.

».

Art.30.

Au même arrêté, un nouvel article 167ter au texte suivant est inséré:

«

Art. 167ter.

Les dispositions de la présente section ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, ainsi qu'aux véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

».

Art.31.

A l'article 168 du même arrêté, un nouveau paragraphe 3. au texte suivant est ajouté:

«

3. Les dispositions du présent article ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés en service urgent et énumérés à l'article 39, ainsi qu'aux véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation, pour autant que le service l'exige et à condition que les conducteurs tiennent compte en toute circonstance des exigences de la sécurité de la circulation.

».

Art. 32.

A l'article 176 du même arrêté, au paragraphe 11, l'alinéa 2 est supprimé.

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

Art. 33.

A l'article 7 du règlement grand-ducal du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers, paragraphe 1., l'alinéa 2 est supprimé et remplacé par le texte suivant :

«

Les cycles, les cycles à pédalage assisté, les cycles électriques, les micro-véhicules électriques, les véhicules destinés à être traînés par des cycles, les véhicules à moteur destinés à être conduits par un ou plusieurs piétons, les véhicules automoteurs qui, par construction, ne dépassent pas une vitesse de 6 km/h, les fauteuils roulants à moteur dont la vitesse maximale par construction dépasse 6 km/h, les tracteurs et les machines mobiles dont la vitesse maximale par construction dépasse 6 km/h sans dépasser 25 km/h et dont la masse à vide ne dépasse pas 600 kg, les véhicules traînés non destinés au transport de personnes, les véhicules militaires et les véhicules de l'Armée ne doivent pas faire l'objet d'une immatriculation.

».

Chapitre 3 – Modification du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs.

Art. 34.

A l'article 17 du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs, au premier tiret sous 2) du point B) les termes « d'une cylindrée minimale de 395 cm³ » sont remplacés par les termes « d'une cylindrée minimale de 250 cm³ ».

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

Art. 35.

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° La rubrique 3 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	
3						
-01	Dépassement de la largeur maximale autorisée d'un véhicule routier en circulation			145		
-02	Inobservation des conditions réglementaires pour un véhicule de génie civil ou à usage			145		

public spécial dépassant les dimensions réglementaires					
--	--	--	--	--	--

».

2° La rubrique 4 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	
4						
-01	Dépassement de la longueur maximale autorisée d'un véhicule routier en circulation			145		
-02	Dépassement de l'équipement ou accessoire, démontable ou non, faisant saillie sur la face avant ou arrière d'un véhicule routier, non destiné à être utilisé dans les exploitations agricoles, d'une de ses faces de plus de 2 mètres			145		
-03	Débordement du rayon de giration réglementaire			145		
-04	Inobservation sur un train routier de la distance maximale de 16,40 mètres entre les points extérieurs situés le plus à l'avant de la zone de chargement derrière la cabine et le plus à l'arrière de la remorque de l'ensemble			145		
-05	Inobservation de la distance minimale de 3 mètres entre l'essieu arrière d'un camion et l'essieu avant de la remorque y accouplée			145		
-06	Défaut pour un véhicule routier ou un ensemble de véhicules routiers couplés dont la longueur hors-tout dépasse 18,75 mètres, d'être muni à leur face la plus arrière d'un panneau réglementaire portant l'inscription "Véhicule long"			145		
-07	Inobservation des conditions réglementaires pour un véhicule de génie civil ou à usage public spécial dépassant les dimensions réglementaires			145		

».

3° La rubrique 6 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	
6						
-01	Dépassement de la hauteur maximale autorisée d'un véhicule routier en circulation			145		
-02	Inobservation des conditions réglementaires pour un véhicule de génie civil ou à usage public spécial dépassant les dimensions réglementaires			145		

».

4° A la rubrique 7, les montants de la taxe des infractions 01 et 02 sont augmentés de 250 à 500 euros.

5° A la même rubrique 7, l'infraction 03 est supprimée.

6° A la rubrique 8, les montants de la taxe des infractions 01, 02, 04 et 05 sont augmentés à 250 euros.

7° La rubrique 9 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	
9						
-01	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement dépasse les maxima réglementaires à l'une des faces latérales d'un véhicule routier				500	

-02	Dépassement du chargement à la face avant d'un véhicule routier dont la hauteur ne dépasse pas deux mètres			250	
-03	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement dépasse les maxima réglementaires à l'une des faces avant ou arrière d'un véhicule routier			500	
-04	Utilisation non réglementaire d'un support de charge			250	
-05	Dépassement de la longueur maximale autorisée d'un véhicule routier utilisé pour le transport d'un conteneur, autre qu'un conteneur 45 pieds, conteneur inclus			250	
-06	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement dépasse les maxima réglementaires à la face supérieure d'un véhicule routier			500	
-07	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant que le chargement dépasse l'une des faces avant, arrière ou latérales d'un véhicule exceptionnel			500	
-08	Inobservation de l'autorisation ministérielle permettant de dépasser les maxima du chargement réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques			500	
-09	Défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant la face avant ou arrière du véhicule de plus d'un mètre		145		
-10	Défaut de signalisation ou signalisation non réglementaire d'un chargement, équipement ou accessoire, démontable ou non, dépassant une des faces latérales du véhicule de plus de 0,20 mètre		145		

».

8° La rubrique 12+12bis 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	
12+12bis						
-01	Dépassement de la m.m.a. sur un essieu			145		
-02	Traction d'un véhicule traîné, dont la masse maximale par essieu est supérieure à 10t sans pour autant dépasser 12t, à une vitesse de plus de 25km/h			74		
-03	Dépassement de la m.m.a. d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés			145		
-04	Dépassement de la m.m.a. d'un véhicule équipé d'une technologie de carburant de substitution			145		
-05	Défaut de respecter le rapport réglementaire entre la puissance du moteur et la m.m.a. d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés			74		
-06	Inobservation de la charge utile réglementaire d'un véhicule automoteur destiné au transport de choses			74		
-07	Inobservation du rapport minimum de 1:4 entre la masse supportée par le ou les essieux moteurs et la masse en charge d'un véhicule ou d'un ensemble de véhicules couplés			74		
-08	Inobservation du rapport minimum de 1:5 entre la charge du ou des essieux directeurs et la masse en charge d'un véhicule automoteur			74		
-09	Masse en charge d'une remorque ou d'un véhicule traîné supérieure à la masse de remorquage maximale autorisée du véhicule tracteur			74		
-10	Inobservation du rapport réglementaire entre la masse à vide d'un tracteur et la m.m.a. ou la masse en charge de la remorque ou du véhicule traîné			74		
	Défaut sur un autobus, un autocar, un camion, un tracteur de semi-remorques, une remorque ou une semi-remorque dont la m.m.a. dépasse 3.500kg					

-11	- de la plaque du constructeur réglementaire	49		
-12	- de la plaque réglementaire relative aux dimensions	49		
-13	- de la plaque unique réglementaire	49		
-14	- du document unique réglementaire délivré par l'organisme chargé du contrôle technique suivant un modèle agréé par le ministre ayant les Transports dans ses attributions ou, dans le cas d'un véhicule étranger, par l'autorité compétente du pays d'immatriculation	49		
-15	Inobservation des conditions de l'autorisation ministérielle permettant de dépasser ou de diminuer les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques			500
-16	Défaut d'une autorisation ministérielle permettant de dépasser ou de diminuer les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires, conformément aux dispositions de la loi modifiée du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques Inobservation par le conducteur d'une machine automotrice ou d'une machine mobile dont la vitesse maximale par construction ne dépasse pas 40 km/h ou d'un véhicule spécial de génie civil ou à usage public spécial dépassant les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires			500
-17	- de l'obligation de conduire le véhicule à vide		74	
-18	- de l'obligation de prendre toutes les mesures qui s'imposent dans l'intérêt de la sécurité et de la fluidité routière Inobservation de la limite de vitesse de 40km/h par le conducteur d'un véhicule spécial de génie civil ou à usage public spécial dépassant les puissances, les masses maximales et les charges utiles réglementaires :		74	

-19	- le dépassement étant inférieur à 15 km/h en agglomération	49			
-20*	- le dépassement étant supérieur à 15 km/h en agglomération			145	2
-21	- le dépassement étant inférieur ou égal à 20 km/h en dehors d'une agglomération	49			
-22*	- le dépassement étant supérieur à 20 km/h en dehors d'une agglomération			145	2
-23	- le dépassement étant inférieur ou égal à 25 km/h sur une autoroute	49			
-24*	- le dépassement étant supérieur à 25 km/h sur une autoroute			145	2

».

9° A la rubrique 15, une nouvelle infraction 07 est ajoutée avec la teneur suivante :

«

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	
(15) -07	Traction d'un véhicule par un micro-véhicule électrique		49			

».

10° A la rubrique 32, l'infraction 02 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	
(32 + 32bis) -02	Défaut d'équiper un véhicule autre qu'un cycle mais assimilé à celui-ci et notamment celui dont les deux roues ne sont pas alignées ou qui est équipé d'une seule roue, d'un			74		

<p>système de freinage unique agissant sur la roue unique ou, pour les véhicules équipés de plusieurs roues, de manière équilibrée sur au moins deux roues</p>					
--	--	--	--	--	--

».

11° A la rubrique 43bis, les infractions 09 à 25 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	
(43bis)	Usage d'un cycle ou d'un véhicule assimilé à celui-ci à une voie qui n'est pas équipé :					
-09	- d'une installation d'éclairage de 10 lux au moins			74		
-10	- à l'avant d'un feu blanc ou jaune réglementaire			74		
-11	- à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptré réglementaire			74		
	Usage d'un cycle ou d'un véhicule assimilé à celui-ci à deux voies qui n'est pas équipé :					
-12	- de deux installations d'éclairage de 10 lux au moins chacune			74		
-13	- à l'avant de deux feux blancs ou jaunes réglementaires			74		
-14	- à l'arrière de deux feux rouges et de deux catadioptrés réglementaires			74		
-15	Usage d'un cycle non équipé de pédales réglementaires ou, à défaut, en l'absence de bandes réfléchissantes sur la partie arrière des chaussures du conducteur		49			
-16	Défaut sur une ou plusieurs roues d'un cycle de catadioptrés blancs ou jaunes ou de rubans circulaires blancs ou jaunes réfléchissants fixés de manière réglementaire		49			
-17	Usage d'un micro-véhicule électrique non équipé de catadioptrés latéraux		49			

	règlementaires ou, à défaut, en l'absence de rubans ou d'autres dispositifs réfléchissants fixés sur le véhicule ou apposés sur les vêtements du conducteur			
-18	Défaut sur un cycle ou un véhicule assimilé à celui-ci de fixer les feux ou les catadioptrés de manière à délimiter le gabarit du véhicule	49		
-19	Usage sur un cycle ou un véhicule assimilé à celui-ci d'un feu éblouissant	49		
	Usage d'un cycle du genre VTT qui n'est pas équipé :			
-20	- à l'avant d'un feu blanc ou jaune ou d'un catadioptré réglementaire		74	
-21	- à l'arrière d'un catadioptré rouge réglementaire		74	
	Usage de nuit ainsi que de jour en cas de mauvaise visibilité d'un cycle du genre VTT qui n'est pas équipé :			
-22	- d'une installation d'éclairage d'une puissance de 10 lux au moins		74	
-23	- à l'avant d'un feu blanc ou jaune réglementaire		74	
-24	- à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptré réglementaires		74	
-25	Défaut sur un micro-véhicule électrique d'allumer les systèmes d'éclairage installés de jour et de nuit		74	
-26	Usage dans des conditions de visibilité réduite et dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, d'un micro-véhicule électrique qui n'est pas équipé de feux arrière rouges visibles à une hauteur d'au moins 40 cm à partir du sol ou, à défaut, en l'absence de dispositifs lumineux équivalents portés par le conducteur		74	
	Usage d'un cycle traîné à une voie qui n'est pas équipé :			
-27	- d'une installation d'éclairage d'une puissance de 10 lux au moins		74	
-28	- à l'arrière d'un feu rouge et d'un catadioptré réglementaires		74	

	Usage d'un cycle traîné à deux voies qui n'est pas équipé:				
-29	- de deux installations d'éclairage d'une puissance de 10 lux au moins chacune			74	
-30	- à arrière de deux feux rouges et de catadioptrés réglementaires			74	

».

12° A la même rubrique 43bis, les actuelles infractions 26 à 32 sont respectivement renumérotées 31 à 37.

13° A la rubrique 53, les infractions 01 à 07 sont remplacées 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	
53	Transport de plus d'un passager à l'aide					
-01	- d'un véhicule des catégories L1 et L3			74		
-02	- d'un véhicule de la catégorie L2 non muni d'une carrosserie			74		
	Transport de plus de deux passagers à l'aide					
-03	- d'un véhicule qui est traîné par un cycle ou par un véhicule routier assimilé à un cycle			74		
	Transport de plus de trois passagers à l'aide					
-04	- d'un véhicule de la catégorie L4			74		
-05	- d'un véhicule des catégories L5, L6, L7 non muni d'une carrosserie			74		
-06	Transport de plus de deux passagers dans le side-car d'un véhicule de la catégorie L4			74		
-07	Inobservation de la longueur minimale obligatoire de 50 cm du siège unique conçu pour le transport de deux personnes assises l'une derrière l'autre			74		
-08	Inobservation de la largeur maximale de 40 cm du ou des sièges du side-car d'un véhicule de la catégorie L4			74		
-09	Défaut du ou des sièges du side-car d'être muni d'un système de retenue adéquat			74		

-10	Défaut de transporter dans un siège spécial réglementaire un enfant dont la taille n'atteint pas 150 cm			74		
-11	Inobservation des dispositions relatives à la conception de la place assise d'un siège ou d'un siège spécial			74		

».

14° A la même rubrique 53, les actuelles infractions 08 à 25 sont respectivement renumérotées 12 à 39.

15° A la même rubrique 53, une nouvelle infraction 30 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	
(53) -30	Transport d'un passager à l'aide d'un micro-véhicule électrique			74		

».

16° A la rubrique 73, l'infraction 01 est modifiée 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	
73 -01	Fait pour le propriétaire d'un véhicule, d'un engin de déplacement personnel, d'un animal ou d'un troupeau de le faire ou de le laisser conduire sur la voie publique par un enfant ne remplissant pas les conditions d'âge réglementaires		49			

».

17° A la rubrique 84, l'infraction 01 est supprimée.

18° A la rubrique 137, l'infraction 12 est modifiée comme suit :

«

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	
(137) -12	Franchissement ou tentative de franchissement d'un passage à niveau lorsque les barrières sont fermées, que le ou les feux rouges sont allumés, ou qu'un agent des C.F.L. en interdit le franchissement				145	2

».

19° A la rubrique 156, les infractions 21 et 22 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	
(156) -21	Défaut de disposer d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule pour rejoindre un point de ravitaillement			74		
-22	Défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur visé par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique de disposer d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule pour traverser le Grand-Duché sur l'itinéraire prescrit			74		

».

20° A la rubrique 156ter, les infractions 18 et 19 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	
(156ter)						
-18	Défaut de disposer d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule pour rejoindre un point de ravitaillement			74		
-19	Défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur visé par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique de disposer d'une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables à la propulsion du véhicule pour traverser le Grand-Duché sur l'itinéraire prescrit			74		

».

21° A la rubrique 162bis, les actuelles infractions 02 à 05 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	
(162bis)						
-02	Fait de laisser jouer ou utiliser un cycle ou un engin de déplacement personnel un enfant de moins de 13 ans à un endroit de la voie publique où ceci est autorisé alors qu'il gêne ou met en danger les autres usagers		49			
-03	Fait d'utiliser ou de laisser utiliser un enfant âgé de 13 ans au moins un cycle ou un engin de déplacement personnel à des endroits de la voie publique autres que ceux où leur utilisation est autorisée et signalés comme tels		49			

-04	Fait de laisser utiliser un enfant de moins de 13 ans qui n'est pas accompagné d'une personne de 15 ans au moins un cycle ou un engin de déplacement personnel aux endroits de la voie publique où leur circulation est autorisée et signalés comme tels	49			
-05	Fait pour les piétons utilisant ou qui sont laissés utiliser des engins de déplacement personnels de gêner ou de mettre en danger les autres usagers	49			

».

22° A la rubrique 162quat, 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	
(162quat) -03	- circulation d'un cycle		49			

».

23° La rubrique 162quin 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	
162quin	Dans une rue cyclable :					
-01	- défaut de déplacer un véhicule suivant le trajet le plus court		49			
-02	- gêne d'un conducteur de cycle par le conducteur d'un véhicule automoteur		49			
-03	- mise en danger d'un conducteur de cycle par le conducteur d'un véhicule automoteur			74		

-04	- défaut pour le conducteur d'un véhicule automoteur de s'arrêter en cas de besoin	49			
-05	- stationnement d'un véhicule en dehors d'un endroit signalé ou marqué comme emplacement de stationnement ou de parcage	49			

».

24° A la rubrique 165, une nouvelle infraction 06 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) -06	- laisse, en agglomération et en l'absence de trottoir, un espace libre d'au moins 1 mètre sur l'accotement, lorsque celui-ci est praticable		49			

».

25° A la même rubrique 165, l'actuelle infraction 06 est renumérotée 07.

Art. 36.

Notre ministre ayant les Transports dans ses attributions, Notre ministre ayant la Sécurité intérieure dans ses attributions et Notre ministre ayant les Finances dans ses attributions sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre de la Mobilité

et des Travaux publics,

Le Ministre de la Sécurité intérieure,

François Bausch

Le Ministre des Finances,

Pierre Gramegna

Exposé des motifs

Projet de règlement grand-ducal modifiant

- 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;
- 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ;
- 3° le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs ;
- 4° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.

Considérations générales

Le présent projet de règlement grand-ducal a trait aux thématiques suivantes :

- a) le transport (exceptionnel) de marchandises ;
- b) la micro-mobilité ;
- c) le permis de conduire ;
- d) le transport de marchandises dangereuses (ADR) ;
- e) l'adaptation de certaines autres dispositions du Code de la route ;
- f) transposition de la directive 2020/612 modifiant la directive 2006/126/CE relative au permis de conduire.

a) transport (exceptionnel) de marchandises

En matière de transport routier, le présent projet de règlement grand-ducal a pour objectif de rendre l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques (Code de la route) plus cohérent en ce qui concerne les limites maximales des dimensions et des masses pour les véhicules, soit pour leur immatriculation, soit pour la circulation avec ou sans chargement.

Par ailleurs, sont introduites de nouvelles dispositions relatives aux autorisations indispensables en cas d'une mise en circulation d'un véhicule, dans l'état chargé ou non, qui ne respecte pas les limites déterminées par le Code de la route, particulièrement en ce qui concerne les véhicules routiers dont la masse maximale autorisée dépasse 7,5 tonnes.

L'intérêt des modifications projetées est de clarifier les conditions dans lesquelles peuvent être effectuées des transports au cas où ils sont soumis à une autorisation ministérielle exceptionnelle (autorisation de transport individuel). De même, il s'agit de concrétiser les conditions pour la mise en circulation des véhicules routiers non destinés au transport de choses dépassant les maxima autorisés (autorisation de circuler). Par-là, les entreprises de transport, la Police grand-ducale, l'Administration des douanes et accises et les autres usagers de la route bénéficieront d'avantages en matière de simplification et d'accélération des démarches administratives.

De ce qui précède, il y a lieu de redéfinir les définitions relatives aux dimensions des véhicules.

Ainsi, les dimensions d'un véhicule routier déterminées en vertu de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 sont complétées par les dispositions du règlement européen n° 1230/2012 de la Commission du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil. L'adjonction de ce règlement européen à l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 précise que certains éléments d'un véhicule routier ne sont pas pris en compte dans la détermination des dimensions maximales.

En outre, conformément au règlement délégué (UE) 2015/208 de la Commission du 8 décembre 2014 complétant le règlement (UE) n° 167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers, la dimension en matière de la largeur des tracteurs, des remorques de tracteurs ainsi que des engins interchangeables tractés est adaptée.

Le présent projet de règlement grand-ducal prévoit également une refonte en matière de la détermination des dimensions maximales admissibles pour les véhicules. Jusqu'à présent, le dépassement du chargement est pris en considération pour déterminer des dimensions maximales des véhicules ce qui engendre des problèmes lors d'un dépassement d'une charge par rapport à ses faces.

De ce qui précède et conformément à la réglementation en vigueur, l'entrepreneur de transport pour lequel son camion dépasse, à cause de son chargement, une des dimensions définies par l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, doit solliciter d'office une autorisation de transport individuel. Les modifications visées par le présent projet de règlement grand-ducal ont pour objet de distinguer de façon évidente entre le chargement et le véhicule routier pour déterminer les dimensions maximales autorisées. En conséquence, l'entrepreneur de transport n'est plus tenu de demander une autorisation de transport d'éléments indivisibles pour chaque transport d'une charge dépassant une des dimensions visées aux articles 3 à 6 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955.

Toutefois, afin de garantir la sécurité routière, des dispositions spécifiques sont introduites pour déterminer le dépassement du chargement par rapport à la face avant, arrière et latérale du véhicule routier. Dans l'objectif de spécifier les éléments à considérer pour calculer le dépassement de la charge, il est proposé d'introduire des dispositions spécifiques pour les supports de charge qui ne sont pas à considérer dans les dimensions du véhicule. Étant donné que les supports de charge des véhicules routiers destinés au transport de véhicules automobiles représentent un cas particulier, il est également proposé d'introduire des dérogations spécifiques dans l'intérêt d'abolir l'obligation pour les transporteurs de véhicules automobiles de solliciter une autorisation de transport individuel en raison du dépassement de la longueur maximale de 18,75 mètres pour un véhicule couplé transportant des véhicules automobiles. De cette manière, le Luxembourg s'aligne à la réglementation en la matière de ses pays limitrophes.

En outre, des dispositions relatives à la mise en circulation des véhicules non destinés au transport de choses, dont les dimensions dépassent les maxima définis par l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, sont introduites afin de définir de façon plus précise les dispositions applicables lors de la mise en circulation d'un tel véhicule routier sous le couvert d'une autorisation de circuler.

De plus, certaines modifications sont apportées aux masses maximales autorisées pour circuler sur les voies publiques au Luxembourg. La masse maximale autorisée pour un véhicule à 4 essieux ou plus est actuellement fixée à 32 tonnes. Toutefois, suite à une décision ministérielle du 29 juillet 2015, en appliquant l'article 12 paragraphe 6 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, il a été décidé d'accorder à l'ensemble des camions à 4 essieux une augmentation de la masse maximale autorisée à 39 tonnes, si les spécifications techniques du véhicule le permettent. Toutefois, au fil du temps, il s'est établie une approche dans l'intérêt de ne pas avoir une réduction de la masse utile des camions équipés de grues, des systèmes de portes-bennes ou de toutes autres superstructures, d'accorder également une augmentation de la masse maximale autorisée pour les véhicules équipés

de tels systèmes en tenant compte de la masse de la superstructure si cela est techniquement possible. D'ailleurs, avec l'ensemble de ces mesures, non seulement la masse maximale de l'ensemble des véhicules a continuellement augmentée, mais également la masse à supporter par les essieux des véhicules, pour atteindre des masses dépassant les 12 tonnes. Même si la masse maximale d'un véhicule seul, dépassant 32 tonnes, ne crée pas de problèmes pour l'infrastructure routière, les forces ponctuelles causées par une charge élevée au niveau des essieux peut cependant engendrer une usure excessive de l'infrastructure. Dans l'objectif de contrer cette problématique, il est proposé par le présent projet de règlement grand-ducal d'introduire de nouvelles dispositions pour des véhicules routiers à 4 et à 5 essieux. Pour les véhicules à 4 essieux la masse maximale autorisée est portée à 39 tonnes. Pour les véhicules à 5 essieux la masse maximale autorisée est portée à 50 tonnes dans le but de faire usage de l'aptitude technique de ces véhicules routiers à transporter une charge plus importante sans pour autant dépasser une masse maximale de 11,5 tonnes par essieu.

Les machines automotrices à grande vitesse ou machines mobiles à grande vitesse ne sont, conformément à la législation en vigueur, pas limitées au niveau de leur poids et peuvent être utilisées sans aucune restriction ou autorisation sur l'ensemble des voies publiques au Luxembourg, à l'exception des voies signalées par les signaux C,7 ou C,8. Dans l'objectif de contribuer à une augmentation de la sécurité routière et à une réduction du risque d'usure excessive de l'infrastructure, il est proposé par le présent projet de règlement grand-ducal d'introduire une limite maximale du tonnage de 60t pour ces véhicules.

Suite à un échange de courriels avec la Commission européenne, il a été retenu qu'une modification des dispositions nationales s'impose, étant donné que le texte national actuel n'est pas entièrement en ligne avec les dispositions de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international qui prévoit que la masse maximale autorisée peut être augmenté par le poids de la technologie de carburant de substitution sans pour autant pouvoir excéder une tonne. Ainsi, les dispositions nationales sont alignées aux dispositions de ladite directive.

Finalement, le règlement grand-ducal du 2 août 2017 modifiant l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques et 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, avait introduit la possibilité pour les véhicules équipés d'une technologie de carburant de substitution d'augmenter les masses maximales autorisées. Dans l'objectif de préciser que la masse supplémentaire accordée est limitée à la masse apportée par le système de carburant de substitution, il est proposé de reformuler les dispositions afférentes.

b) micro-mobilité

En 2019, le Gouvernement a arrêté un plan d'action « sécurité routière » pour la période 2019-2023. Ce plan prévoit l'instauration d'un groupe de travail *ad hoc* dénommé « Micro-mobilité » au sein de la Commission de circulation de l'Etat avec comme mission d'analyser et d'élaborer un avis sur les moyens de locomotion alternatifs électriques (mesure 20 du plan d'action).

Des conclusions de cet avis découlent plusieurs modifications proposées dans le présent projet afin de fixer un cadre légal spécifique pour les moyens de locomotion alternatifs électriques, comme notamment les trottinettes électriques, et de protéger les usagers de ces engins sur la voie publique d'un côté tout comme les piétons de l'autre.

Au vu des connaissances issues de l'avis précité, il s'est avéré nécessaire de faire une distinction nette entre les petits véhicules motorisés et les petits dispositifs à roues non motorisés. Dans cet ordre d'idées, le projet entend clarifier les dispositions réglementaires au sujet de l'ensemble des petits dispositifs à roues non motorisés comme les skateboards, les patins à roulettes ou encore les trottinettes non électriques.

En ce sens, une nouvelle définition est introduite pour lesdits dispositifs qui, à l'heure actuelle, sont considérés comme jouets. La désignation « engin de déplacement personnel » est choisie pour préciser que les utilisateurs de ces engins ne sont pas à considérer comme conducteurs en termes du Code de la route, mais qu'ils sont à assimiler, sous réserves, aux piétons. Cette précision admet d'éviter toute confusion par rapport aux dispositions du Code de la route ayant trait à un véhicule. Ce procédé, ainsi que la désignation, sont pareillement utilisés dans les législations françaises et belges.

L'une des modifications principales de la réglementation en vigueur est que dorénavant l'utilisation d'engins de déplacement personnels (skateboards, trottinettes non électriques) ne soit interdite sur les trottoirs. Partant, chaque personne peut, sans restriction d'âge, utiliser ces engins à tous les endroits destinés ou réservés aux piétons, sous condition de laisser la priorité absolue à ces derniers. Comme auparavant, l'utilisation de ces engins est également autorisée sur la chaussée lorsque le sous-panneau indiquant les patins à roulettes, étant le symbole et exemple représentatif, le signale.

Quant aux trottinettes électriques et aux véhicules semblables, le présent projet prévoit d'introduire, bien que la définition du « cycle électrique » du Code de la route actuel couvre déjà aujourd'hui la plupart des dispositions nécessaires, une nouvelle désignation claire et explicite pour tous les véhicules électriques de petite dimension. La dénomination « micro-véhicule électrique » reprend ainsi les critères des véhicules en question tout en soulignant qu'il s'agit d'un véhicule au sens strict, soumis aux règles de la circulation routière, et non pas d'un engin pour piétons. Cette approche est également choisie par les législations françaises et belges.

Comme déjà évoqué, de nombreuses propriétés de ces micro-véhicules électriques sont équivalentes à celles des cycles électriques. Pour les situations et dispositions du Code de la route, il est donc évident d'assimiler les micro-véhicules électriques aux catégories des cycles.

Partant, il est obligatoire de circuler sur les infrastructures cyclables et, à défaut, sur la chaussée. La circulation sur le trottoir est interdite.

Pour toutefois pouvoir distinguer un micro-véhicule électrique d'un cycle électrique, pour les cas où des règles contraires existent et notamment dans le cadre d'injonctions par la Police grand-ducale, la notion de 'petite dimension' est insérée dans la définition du micro-véhicule. Bien qu'une telle description puisse sembler vague, elle est toutefois suffisante comme le démontre notamment la législation française.

De par la construction des micro-véhicules, ils peuvent avoir une ou plusieurs roues, avec ou sans guidon ou siège, de nouvelles dispositions prévoient que la puissance ne dépasse pas 250W, que la vitesse maximale soit de 25 km/h maximum, que le nombre de personnes soit limité au seul conducteur et qu'un remorquage soit interdit. Ces valeurs techniques sont d'application dans presque tous les pays de l'Union européenne.

Comme les micro-véhicules présentent un gabarit encore plus réduit que les cycles et que les conducteurs sont encore plus exposés en cas de collision, il est important que ces véhicules puissent garantir au moins la même visibilité que les cyclistes. Le présent projet prévoit que contrairement aux cycles, l'utilisation de l'éclairage installé soit obligatoire ; lorsque les conditions de luminosité diminuent, la visibilité doit absolument être garantie. L'arrière du véhicule doit ainsi être équipé d'un feu lumineux à hauteur de 40 cm du sol. Toutefois, il est prévu que des dispositifs lumineux portés par les conducteurs puissent remplacer les feux lumineux et les catadioptres nécessaires.

Il est projeté que, par analogie aux dispositions en place pour les cycles, l'âge minimal pour l'utilisation d'un micro-véhicule électrique sur la voie publique soit de 10 ans. En dessous de 10 ans, les enfants peuvent conduire sur le trottoir.

Dans le cadre de l'introduction dans le Code de la route des micro-véhicules électriques, il y a encore lieu d'adapter le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers afin de clarifier que les micro-véhicules électriques ne sont pas à soumettre ni à l'obligation d'une assurance de responsabilité civile automobile, ni à une

identification ou une immatriculation. Ces dispositions sont par ailleurs semblables à celles en vigueur ou envisagées par les autres pays de l'Union européenne.

A savoir encore que dès que les spécifications techniques en matière de puissance dépassent les seuils prédéfinis, les véhicules sont à considérer comme des cyclomoteurs et doivent être immatriculés auprès de la Société Nationale de la Circulation Automobile (SNCA) et munis d'une plaque d'immatriculation. Le port du casque et la couverture par une assurance RC sont obligatoires.

Une adaptation du catalogue des avertissements taxés s'avère nécessaire dans le cadre du présent projet.

c) permis de conduire (art 84)

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objet de modifier les dispositions de l'article 84 du règlement grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques concernant l'échange et la transcription de permis de conduire étrangers.

Le projet vise notamment une clarification et une précision des dispositions concernant l'échange des permis émis par les autorités d'un pays membre de l'EEE et la transcription des permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'EEE. Ledit est mis à profit pour adapter le texte actuel à la lumière des différents cas de figure qui peuvent se présenter dans le cadre d'une demande en transcription d'un permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'EEE en établissant des règles claires. Les modifications proposées visent notamment à réduire considérablement la durée de procédure lors de demandes en transcription de permis de conduire dont la validité est venue à échéance.

Il est profité pour fixer les modalités de la reconnaissance de certaines catégories des permis de conduire émis par la Grande Bretagne en marge du BREXIT.

d) transport international des marchandises dangereuses par route

Une réglementation sur le passage des transports de marchandises dangereuses (TMD) dans les tunnels routiers est d'application obligatoire depuis le 1^{er} janvier 2010. Elle découle d'amendements apportés en 2007 et 2009 à l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR).

Les signaux routiers prévus pour ces transports figurent dans la Convention de Vienne de 1968 sur la signalisation routière, ils n'ont pourtant jamais été intégrés dans le Code de la route national jusqu'à présent.

Cette réglementation crée 5 catégories de tunnels, désignées par une lettre d'A à E. Le choix d'une catégorie pour un tunnel fixe la liste des TMD dont le passage est interdit. Depuis le 1^{er} janvier 2010, la seule possibilité pour interdire le passage de tout ou partie des TMD dans un tunnel est de mettre en place la signalisation et de choisir une de ces catégories et de mettre en place la signalisation correspondante, notamment un panneau additionnel avec l'inscription de la lettre en question.

Le présent projet propose donc l'introduction de ses nouveaux panneaux routiers.

e) adaptation des dispositions du Code de la route

Le présent projet prévoit encore l'adaptation du Code de la route sur les points suivants :

1. En matière d'arrêt, de stationnement et de parcage, des dérogations sont introduites en faveur des véhicules en service urgent et des véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation pour tenir compte des contraintes inhérentes aux interventions et missions visées d'un côté et une lacune est comblée dans la réglementation en ce qui concerne le stationnement gênant sur les accotements en agglomération de l'autre.

2. En matière de circulation sur les parties réservées de la voie publique, où une dérogation générale est accordée aux véhicules de la Police grand-ducale utilisés dans le cadre des missions prévues par la loi.

3. En matière de circulation dans les rues cyclables, où les restrictions d'accès, initialement prévues, sont supprimées.

4. En matière de circulation sur la grande voirie où le libellé concernant la réserve obligatoire d'énergie est adapté à l'évolution technique des véhicules admis à circuler sur la voie publique.

f) transcription de la directive 2020/612 relative au permis de conduire

Le projet transcrit également les dispositions de la directive (UE) 2020/612 de la Commission du 4 mai 2020 modifiant la directive 2006/126/CE du Parlement européen et du Conseil relative au permis de conduire. Cette directive prévoit des modifications au niveau de la reconnaissance de permis de conduire qui ont été fait sur changement de vitesse automatique ainsi qu'au niveau de la cylindrée du véhicule à utiliser dans le cadre de l'examen pour l'obtention du permis de conduire de la catégorie A2. Le délai de transposition de cette directive est le 1^{er} novembre 2020.

Commentaire des articles

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

Ad article 1^{er}

Cet article modifie l'article 2 de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, par l'introduction de certaines nouvelles définitions et par la modification de plusieurs définitions existantes.

Dans le cadre de la micro-mobilité, cet article ajoute deux nouvelles définitions, notamment celle du micro-véhicule électrique (p.ex. trottinette électrique) et celle de l'engin de déplacement personnel (p.ex. trottinette non-électrique, skateboard). En premier lieu, il s'agit de disposer d'une nouvelle terminologie intuitive qui permet de distinguer sans ambiguïté les dispositions réglementaires respectives. En second lieu, ces définitions permettent de trancher entre véhicules et piétons, où les micro-véhicules électriques font partie des véhicules conduits par un conducteur, d'une part, et les engins de déplacement personnels ne sont pas des véhicules utilisés par un piéton, d'autre part. Ceci s'avère particulièrement nécessaire pour autoriser les déplacements, par exemple avec des patins à roulettes, sur un trottoir ou un passage pour piétons.

Il est également proposé d'apporter à l'article 2 de l'arrêté grand-ducal précité une précision concernant la masse maximale d'un véhicule en indiquant que cette masse maximale est à déterminer en état chargé. En outre, il est précisé que les dimensions d'un véhicule, à savoir, la longueur, la largeur et la hauteur, sont à déterminer sans prendre en considération certains dispositifs et équipements qui sont expressément exclus par le règlement 1230/2012 de la Commission européenne du 12 décembre 2012 portant application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions pour la réception par type relatives aux masses et dimensions des véhicules à moteur et de leurs remorques et modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil.

Les définitions du porte-à-faux avant et arrière du véhicule routier sont modifiées de sorte que la compréhension est accentuée.

En ce qui concerne le rayon d'encombrement avant d'une semi-remorque, celui-ci est ajouté puisqu'il constitue une partie essentielle pour déterminer la longueur totale d'un véhicule articulé.

Dans l'objectif d'apporter une clarification en ce qui concerne le transport d'un chariot élévateur à l'arrière d'un véhicule routier de la catégorie N, il est proposé de préciser qu'un chariot élévateur est à considérer comme chargement d'un véhicule et non comme équipement. En effet, avec les modifications proposées et mentionnées ci-dessous, il y a lieu de distinguer, pour déterminer la longueur d'un véhicule, entre les équipements et accessoires montés sur celui-ci et son chargement. Contrairement aux équipements et accessoires qui contribuent à des fonctions spécifiques du véhicule, un chariot élévateur est à considérer comme chargement puisqu'il sert uniquement à manœuvrer la marchandise transportée et doit également être charroyé par le véhicule.

Dans l'intérêt de préciser la différence entre un transport effectué dans des conditions conformes à l'arrêté précité et les transports et mises en circulation de véhicules routier ne respectant pas les limites retenues, il est proposé d'introduire les définitions en matière de transport exceptionnel ainsi qu'en matière de circulation exceptionnelle.

Ainsi, une circulation exceptionnelle d'un véhicule est un véhicule routier qui n'est pas destiné au transport de choses, mais qui est conçu pour l'exécution de travaux et d'entretien et qui, en raison de sa conception ou de l'équipement monté, dépasse une ou plusieurs dimensions réglementaires.

Le véhicule exceptionnel est destiné au transport de choses et dépasse, en état non chargé, une ou plusieurs dimensions ou masses réglementaires dû à sa conception pour le seul transport d'un élément qui, en vue de sa masse ou de ses dimensions, ne peut être transporté par un véhicule routier conforme aux prescriptions du Code de la route.

Suite à l'introduction d'une masse maximale autorisée pour les machines à 60 tonnes conformément à l'article 12 du présent projet de règlement grand-ducal, il est opportun d'introduire la définition de circulation exceptionnelle urgente en vue de garantir une certaine flexibilité en cas de force majeure et d'événements imprévisibles.

Ad article 2

Cet article modifie l'article 3 de l'arrêté grand-ducal précité.

Il est proposé de dissocier le véhicule de son chargement pour déterminer la largeur du véhicule, étant donné qu'un véhicule immatriculé ne devrait usuellement pas changer ses propriétés techniques et dimensions après son immatriculation. Toute modification apportée à un véhicule déjà immatriculé a comme conséquence, que le propriétaire ou détenteur de ce véhicule doit procéder à une réception individuelle par le service d'agrément de la Société Nationale de Circulation Automobile (SNCA). Contrairement au véhicule, le chargement peut varier en fonction des dimensions et de la masse de la marchandise transportée. En conséquence, il est proposé de considérer le chargement, en vue de la délivrance d'une autorisation exceptionnelle pour le transport d'un chargement dépassant les dimensions latérales du véhicule, de façon isolée. En effet, pour tout transport de choses, dont le chargement fait saillie sur une des faces latérales et qui ne respecte pas les maxima prévus par l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, l'entreprise de transport doit solliciter une demande de transport individuel pour ce chargement qui détermine, en fonction de ses dimensions, la catégorie d'autorisation à établir.

La largeur maximale autorisée des véhicules immatriculés au Luxembourg, à l'exception des véhicules de la catégorie L (motocycle, quadricycle, etc.), est de 2,55 mètres et de 2,60 mètres pour des véhicules conditionnés. Tout dépassement de cette largeur oblige le propriétaire ou détenteur du véhicule à recourir à une autorisation ministérielle afin de pouvoir mettre en circulation le véhicule sur la voie publique du Grand-duché de Luxembourg. Cependant, pour certaines catégories de véhicules, la législation en vigueur autorise néanmoins la mise en circulation des véhicules jusqu'à une largeur de 3 mètres sans pour autant être couvert par une autorisation exceptionnelle à délivrer par le ministre. Dans ce contexte et conformément au règlement délégué (UE) 2015/208 de la Commission du 8 décembre 2014 complétant le règlement (UE) n°167/2013 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions relatives à la sécurité fonctionnelle des véhicules pour la réception des véhicules agricoles et forestiers, les dispositions en matière sont actualisées pour les tracteurs, les remorques de tracteurs ainsi que les engins interchangeables tractés.

Dans l'objectif de regrouper les dispositions en matière de la largeur des véhicules routiers, il est proposé d'intégrer l'alinéa 2 de l'article 7 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955 dans l'article 3 du même arrêté.

Ad article 3

Cet article modifie l'article 4 de l'arrêté grand-ducal précité.

Par analogie aux modifications proposées pour la largeur déterminée à l'article 3 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, il est également proposé de ne plus tenir compte de la longueur du chargement qui dépasse pour déterminer la longueur d'un véhicule.

En outre, il est proposé d'intégrer quelques dispositions sur les équipements et accessoires issues de l'article 9 de l'arrêté grand-ducal précité qui serait ainsi exclusivement réservé au chargement. Il est alors précisé qu'un dépassement de la face avant ou arrière d'un équipement ou accessoire d'un maximum de 2 mètres est autorisé pour l'ensemble des véhicules routiers, à l'exception des véhicules des exploitations agricoles, dont le prédit dépassement peut être porté à 5 mètres.

Dans le cadre de l'introduction de micro-véhicules, il est introduit une longueur maximale d'un micro-véhicule électrique fixée à 1,50 mètre. Cette disposition est nécessaire pour pouvoir faire une distinction nette entre les cycles et les micro-véhicules. Elle sert à accentuer le caractère de 'petite dimension' tel qu'intentionné dans la définition du micro-véhicule électrique.

Ad article 4

Cet article modifie l'article 4bis de l'arrêté grand-ducal précité.

Dans un souci de cohérence et de lisibilité, l'unité de longueur indiquée par le symbole « m », est remplacée, lorsqu'elle est utilisée dans le texte en continu d'un alinéa, par le mot « mètre », ou, lorsqu'il s'emploie au pluriel, par le mot « mètres ».

Ad article 5

Cet article modifie l'article 6 de l'arrêté grand-ducal précité.

Par analogie aux modifications apportées aux articles 3 et 4 de l'arrêté grand-ducal précité, la hauteur d'un véhicule routier définie par l'article 6 de ce même arrêté grand-ducal est définie à l'avenir sans prendre en considération son chargement.

Dans un souci de cohérence et de lisibilité, l'unité de longueur indiquée par le symbole « m », est remplacée, lorsqu'elle est utilisée dans le texte en continu d'un alinéa, par le mot « mètre », ou, lorsqu'il s'emploie au pluriel, par le mot « mètres ».

Ad article 6

Cet article remplace l'article 7 de l'arrêté grand-ducal précité.

Cet article précise que les autorisations augmentant les maxima prévus aux articles 3 à 6 pour l'immatriculation d'un véhicule routier ainsi que pour la mise en circulation d'un véhicule routier sous le couvert d'une autorisation de circuler sont exclusivement délivrées sur base de l'article 7 de l'arrêté grand-ducal précité. De plus, le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut arrêter des conditions d'octroi des autorisations. Le texte proposé permet d'introduire la désignation d'autorisation de circuler qui ne s'appliquera qu'aux véhicules à caractère exceptionnel et non pas au transport d'un chargement de dimensions exceptionnelles. Ce dernier se ferait sous le couvert d'une autorisation désignée autorisation de transport exceptionnel qui sera traité dans l'article 9 concernant le chargement.

Il est proposé d'introduire une disposition transitoire permettant aux propriétaires ou détenteurs d'un tracteur ou d'une machine immatriculés avant l'entrée en vigueur du présent projet de règlement grand-ducal de maintenir les droits acquis en matière de la mise en circulation de leurs véhicules.

En outre, le projet prévoit de permettre au ministre ayant les Transports dans ses attributions de dispenser temporairement un véhicule dépassant les dimensions et masses dans des cas d'urgence qui risquerait d'atteindre la sécurité ou la santé publiques de l'autorisation de circuler. Cette dispense est notamment prévue si lors d'une catastrophe ou d'un accident grave des véhicules lourds doivent être déployés pour le sauvetage et que les procédures administratives normales pour autoriser ces véhicules sur la voie publique ne peuvent pas être respectées. Par là il faut entendre, par exemple, de permettre qu'une grue surdimensionnée doit atteindre sans attente un endroit où un incident grave requiert l'enlèvement immédiat d'une source de danger.

Ad article 7

Cet article remplace l'article 9 de l'arrêté grand-ducal précité.

Jusqu'à présent le chargement est pris en compte pour la détermination de la longueur, de la largeur et de la hauteur d'un véhicule routier.

Les modifications proposées ont pour objet de séparer nettement les dimensions qui se rapportent au véhicule routier, telles que définies aux articles 3 à 6 de l'arrêté grand-ducal précité, des dimensions qui se rapportent uniquement au chargement transporté.

Ainsi, sont déterminées les dimensions de dépassement maximale autorisées d'un chargement sur les faces latérales, avant, arrière ainsi qu'en hauteur d'un véhicule routier.

De plus, il est précisé qu'un dépassement de la charge ne s'applique qu'aux véhicules régulièrement immatriculés selon les dimensions définies par les articles 3 à 6. Tout véhicule routier qui, de par ses dimensions en état chargé ou à vide, ne respecte pas ces limites ne peut être mis en circulation que sous le couvert d'une autorisation spéciale, dite autorisation de circuler, dont les conditions d'obtention ainsi que les dispositions d'utilisation sont arrêtées par le ministre ayant les Transports dans ses attributions.

Dans le cadre de la simplification administrative ainsi que dans l'idée d'une réduction des contraintes liées aux transports moyennant certains véhicules routiers, les entrepreneurs de transports en possession de camions équipés d'un support de charge, peuvent s'en servir à condition que la partie du chargement dépassant la face arrière de ces véhicules, soit positionné avec son centre de gravité sur la zone de chargement pour des raisons de sécurité, de stabilité et afin d'éviter des abus éventuels. Le support de charge est uniquement destiné à appuyer la charge qui dépasse et ne doit pas avoir la fonction d'allonger la zone de chargement effective. C'est pourquoi il est précisé que le centre de gravité du chargement qui dépasse doit se trouver sur la zone de chargement régulière.

Il est encore proposé que pour les camions destinés exclusivement au transport de véhicules automobiles, la disposition du positionnement du centre de gravité du chargement sur la zone de chargement du camion ne s'applique pas. Toutefois, un essieu du véhicule automobile transporté doit obligatoirement être positionné sur la zone de chargement du camion.

Il est à savoir dans ce contexte que la plupart de ces camions transitent le Luxembourg et que les pays voisins disposent déjà aujourd'hui de réglementations permettant le transport de véhicules dépassant la zone de chargement sans autorisation particulière.

Dans ces cas, le support de charge est considéré comme chargement et est pris en compte pour déterminer la longueur totale du véhicule.

Par conséquent, les entreprises de transport n'auront plus besoin de demander une autorisation de surlongueur pour le transport de véhicules automobiles ainsi qu'en cas d'utilisation de support de charge.

Dans un souci de cohérence et de lisibilité, l'unité de longueur indiquée par la lettre « m », est remplacée, lorsqu'elle est utilisée dans le texte en continu d'un alinéa, par le mot « mètre », ou, lorsqu'il s'emploie au pluriel, par le mot « mètres ».

Ad article 8

Cet article modifie l'article 10 de l'arrêté grand-ducal précité.

Dans un souci de cohérence et de lisibilité, l'unité de longueur indiquée par la lettre « m », est remplacée, lorsqu'elle est utilisée dans le texte en continu d'un alinéa, par le mot « mètre », ou, lorsqu'il s'emploie au pluriel, par le mot « mètres ».

Ad article 9

Cet article modifie l'article 12 de l'arrêté grand-ducal précité.

La désignation du document d'immatriculation délivré par la SNCA pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de l'immatriculation d'un véhicule routier au Grand-Duché de Luxembourg est actualisée par la désignation « certificat d'immatriculation ».

Les véhicules équipés d'une technologie de carburant de substitution, de plus en plus présents sur la voie publique, ont le désavantage que leur charge utile est diminuée en fonction du poids de la masse requise pour la technologie de carburant de substitution. Dans l'objectif de préciser que la masse supplémentaire accordée est limitée à la masse apportée par le système de carburant de substitution, il est proposé de reformuler les dispositions afférentes. En effet, le texte actuel préconise que ces véhicules peuvent avoir une masse maximale autorisée d'une tonne de plus. Cette adaptation de la législation nationale est indispensable, étant donné que suite à un échange de courriels avec la Commission européenne il a été retenu que le texte national actuel n'est pas entièrement en ligne avec les dispositions de la directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains

véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international qui prévoit que la masse maximale autorisée peut être augmentée par le poids de la technologie de carburant de substitution sans pour autant pouvoir excéder une tonne.

Il est proposé d'introduire en outre certaines dispositions s'appliquant exclusivement sur le territoire du Grand-duché de Luxembourg en ce qui concerne les masses maximales autorisées. Cette autonomie est conférée par la directive 96/53/CE précitée.

Ainsi, la masse maximale autorisée des véhicules routiers à 5 essieux peut être portée à 50 tonnes pour faire usage de l'aptitude technique de ces véhicules routiers à transporter une charge divisible plus importante sans dépasser les masses maximales prévues de 11,5 tonnes par essieu. Au moins 3 essieux du véhicule à 5 essieux doivent être du type hydraulique orientable. Cette catégorie de véhicules est presque uniquement utilisée pour des grands chantiers.

Étant donné que la masse maximale autorisée de 50 tonnes pour un véhicule équipé de 5 essieux dépasse la masse maximale autorisée d'un véhicule couplé dont le véhicule tractant est équipé de moins de 5 essieux, il est proposé de rehausser également la masse maximale autorisée à 50 tonnes pour un ensemble de véhicules couplés dont le véhicule tractant dispose de 5 essieux. Ainsi, les entrepreneurs de transports peuvent profiter d'une charge utile plus importante et d'une flexibilité accrue au niveau de la répartition du chargement ce qui peut contribuer à une diminution du nombre de trajet à effectuer. Cette proposition aura un impact favorable sur l'économie de l'entrepreneur de transport ainsi que sur la densité du trafic routier.

Les machines automotrices à grande vitesse ou machines mobiles à grande vitesse ne sont actuellement pas limitées au niveau de leur poids en vue de l'immatriculation du véhicule. Toutefois, les masses importantes de ces machines représentent un risque pour les infrastructures, spécialement les ponts, tout comme pour les usagers de la voie publique en général. Ainsi, le présent projet de règlement grand-ducal propose de limiter la masse maximale autorisée pour la circulation de ces machines à 60 tonnes. En cas de dépassement de cette limite, l'entreprise doit solliciter une autorisation de circuler. Un règlement grand-ducal à part fixera à l'avenir toutes les modalités et conditions de délivrance d'une autorisation de circuler. Étant donné que l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, ne prévoit à ce stade aucune limitation en matière de la masse maximale autorisée ainsi que pour la masse maximale des essieux, il y a lieu d'accorder aux machines immatriculées avant l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal de pouvoir dépasser la masse maximale de 12 tonnes par essieu. Le projet prévoit dans ce contexte la possibilité pour le ministre ayant les Transports dans ses attributions de dispenser un véhicule temporairement de cette autorisation de circuler en cas d'accident risquant de porter atteinte à la sécurité et santé publiques. A titre d'exemple, cette disposition permet au ministre d'autoriser une grue de se rendre sur un site d'un accident grave pour soutenir les travaux de sauvetage, même en l'absence d'une autorisation de circuler pour cette grue.

Suite à une décision ministérielle du 29 juillet 2015, en appliquant l'article 12 paragraphe 6 de l'arrêté grand-ducal précité du 23 novembre 1955, la masse maximale autorisée d'un ensemble de camions à 4 essieux a été augmentée à 39 tonnes si les spécifications techniques du véhicule le permettent. Dans l'objectif de réglementer la masse maximale autorisée de 39 tonnes des camions à 4 essieux dans le Code de la route, une modification de l'article 12 est proposée.

Le ministre ayant les Transports dans ses attributions peut délivrer dans des cas dûment justifiés des autorisations exceptionnelles pour l'immatriculation, pour la mise en circulation exceptionnelle ou pour le transport exceptionnel dépassant les limites définies par l'article 12.

Une disposition transitoire est introduite dans l'objectif de garantir la validité de toutes les autorisations exceptionnelles établies avant la mise en vigueur du présent projet de règlement grand-ducal.

Ad article 10

Cet article modifie l'article 12*bis* de l'arrêté grand-ducal précité.

A l'instar de l'article 9, la désignation du document d'immatriculation délivré par la SNCA pour le compte du ministre ayant les Transports dans ses attributions lors de l'immatriculation d'un véhicule routier au Grand-Duché de Luxembourg est actualisée par la désignation « certificat d'immatriculation ».

La désignation « ministre des Transports » est remplacée par « ministre ayant les Transports dans ses attributions ».

De plus, la terminologie des autorisations ministérielles est adaptée aux modifications apportées dans les articles que précèdent.

Ad article 11

Cet article modifie l'article 15 de l'arrêté grand-ducal précité.

Il est proposé d'ajouter une nouvelle disposition par laquelle il est interdit aux conducteurs d'un micro-véhicule électrique de traîner un autre véhicule. En effet, il est considéré que l'intérêt du micro-véhicule est d'être de taille réduite. En ce sens, la pratique du remorquage d'un autre véhicule n'est pas cohérente et constitue en outre un danger pour les utilisateurs.

De plus, la désignation « véhicule traîné » est remplacée par l'expression « véhicule qui est traîné » pour éviter une confusion entre différents types de véhicules.

A savoir que le véhicule traîné, ou encore le véhicule routier traîné, figure parmi les définitions retenues à l'article 2 pour désigner une remorque qui est tractée par un véhicule automoteur et qui est e.a. exempte de l'obligation d'immatriculation à condition d'être munie à l'arrière d'un disque indiquant les nombres 25 et 40.

Dans le présent article est toutefois visée une petite remorque qui est destinée à être reliée à un cycle.

Comme les dispositions réglementaires diffèrent pour les types de véhicules précités, il a été opté de remplacer l'adjectif « traîné », lié directement au mot « véhicule », par la proposition subordonnée « qui est traîné » pour clarifier la différence entre les véhicules en question et pour simplifier d'en faire la distinction.

Ad article 12

Cet article modifie l'article 20 de l'arrêté grand-ducal précité.

L'article 20 arrête que tous les véhicules doivent être équipés de pneumatiques à air, sauf les cycles traînés. Or, il s'avère que de nos jours des cycles et surtout des micro-véhicules peuvent être équipés de pneumatiques sans air sans que le niveau de confort ou de sécurité soit diminué. Il est donc proposé d'ajouter le cycle à l'exception en question comme il regroupe de par la définition tous les cycles, cycles électriques, pédelecs et micro-véhicules électriques.

Ad article 13

Cet article modifie l'article 32 de l'arrêté grand-ducal précité, en adaptant l'alinéa 4 qui précise que les véhicules autres que les cycles mais assimilés à ceux-ci et notamment ceux dont les deux roues ne sont pas alignées ou qui sont équipés d'une seule roue, sont à équiper d'un système de freinage unique. Par-là il faut entendre les véhicules du type Segway. Cette modification entend clarifier que les véhicules avec une seule roue doivent être équipés d'un seul système de freinage et non pas de deux, tandis que les véhicules avec plusieurs roues doivent avoir un système de freinage qui agit de manière équilibrée sur au moins deux roues.

Ad article 14

Cet article modifie l'article 39 de l'arrêté grand-ducal précité.

La modification vise à incorporer le transport d'organes dans la législation routière nationale. Cette modification est effectuée pour le transport national urgent d'organes et sans préjudice de tout accord bilatéral ou multilatéral à prendre entre les Etats en matière de transport transfrontalier urgent. Un premier accord bilatéral constitue la décision du Comité de Ministres Benelux complétant la décision M (2012) 5 concernant le transport transfrontalier urgent par SMUR, SAMU et ambulance entre le Luxembourg et la Belgique, M (2016) 8, signée le 28 novembre 2016.

Cette décision permet aux véhicules autorisés à transporter des organes, des équipes de préleveurs d'organes ou encore de candidats-receveurs d'organes de traverser la frontière belgo-luxembourgeoise tout en continuant à utiliser leurs signaux optiques et sonores qui leur confèrent la priorité.

Ad article 15

Cet article modifie l'article 14 de l'arrêté grand-ducal précité.

En premier lieu, à l'obligation pour un cycle de disposer d'une installation d'éclairage d'une puissance minimale de 3 Watt est remplacée par celle de 10 lux. Comme aujourd'hui la plupart des feux d'éclairage fonctionnent avec des technologies du type LED, l'unité de mesure « Watt » ne donne plus aucun renseignement sur la luminosité effective. L'unité « lux » est aujourd'hui également retenue dans les réglementations en la matière étrangères.

Ensuite, l'article ajoute à l'obligation que les feux et catadioptrés doivent être fixés de manière à délimiter le gabarit du véhicule et à signaler en continu sa vitesse et sa position aux autres usagers de la route. Cette précision est d'intérêt particulier comme il fournit aux usagers la raison d'être de la prescription. C'est dans l'intérêt de tout conducteur, peu importe le véhicule, d'être constamment vu et repérable dans la circulation surtout en indiquant son type de véhicule (gabarit) aux autres usagers.

Finalement, l'article introduit des nouvelles dispositions spécifiques pour le micro-véhicule électrique. Ainsi, en cas d'impossibilité technique de fixer des catadioptrés latéraux, des rubans ou d'autres dispositifs réfléchissants sur le micro-véhicule, ils doivent être fixés des deux côtés du véhicule. Aussi doivent être allumés les systèmes d'éclairage installés sur des micro-véhicules électriques de jour et de nuit. Dans des conditions de visibilité réduite et dès la tombée de la nuit jusqu'au lever du jour ainsi que de jour, lorsque les circonstances notamment d'ordre atmosphérique l'exigent, les feux arrière rouges doivent être clairement visibles à une hauteur d'au moins 40 cm à partir du sol.

Pour garantir la sécurité de l'utilisateur, l'article prévoit encore que lorsque le véhicule n'est pas muni d'un tel éclairage, des dispositifs lumineux équivalents peuvent être portés par le conducteur.

A noter encore qu'il est profité pour clarifier l'usage de la mention « véhicule traîné ». Le véhicule traîné ou encore le « véhicule routier traîné » est défini comme étant, en bref, un type de remorque non immatriculée traînée par un véhicule automoteur et signalée obligatoirement par un signe indiquant les vitesses 25/40. Or, dans le cadre des dispositions relatives au cycle, il s'agit plutôt d'un véhicule qui est conçu pour être attaché à un cycle. Il s'agit donc d'éviter la formulation « véhicule traîné » par l'utilisation de « véhicule qui est traîné ».

Ad article 16

Cet article modifie l'article 49 de l'arrêté grand-ducal précité.

Il est considéré que des véhicules disposant de différents systèmes d'aide à la conduite automatisée et portant un signe distinctif avec l'inscription « essai scientifique » peuvent focaliser l'attention des autres usagers de la route et, le cas échéant, inciter certains à éprouver les systèmes d'anticollision ou de freinage d'urgence. Etant donné qu'un déclenchement provoqué par des tiers de tels systèmes dans des véhicules conçus pour des essais scientifiques peut constituer un danger, il est proposé que le ministre ayant les Transports dans ses attributions puisse délivrer une exemption à l'obligation de munir un tel véhicule à l'avant et à l'arrière d'un un signe distinctif avec l'inscription « essai scientifique » pour des raisons de sécurité.

Ad article 17

Cet article modifie l'article 53 de l'arrêté grand-ducal précité.

En 2008, les articles 51 à 53 qui concernaient les dispositions relatives au transport de personnes sur les deux-roues, notamment les cyclomoteurs, les motocycles et les cycles, ont été regroupés dans un seul article 53. Bien que ce regroupement a mieux structuré toutes les dispositions dans ce contexte, certaines informations n'étaient plus aussi claires qu'elles ne l'étaient avant les modifications apportées en 2008.

En ce sens, il est constaté que dans le premier paragraphe les dispositions concernent le « transport de personnes » alors que les deux autres paragraphes traitent uniquement les « passagers ». Après analyse, il s'est montré que le transport de personnes désigne non pas uniquement le transport de passagers (par analogie au transport de marchandises), mais inclut également le conducteur ce qui est, pour l'article en question, superfétatoire. Partant, dans le présent projet, le conducteur n'est plus considéré dans les chiffres.

Ainsi, il est proposé de clarifier le texte et de profiter pour dédier l'article 53 entièrement aux prescriptions quant au nombre de passagers. Du fait que les véhicules qui sont traînés n'ont, par définition, pas de conducteur, le nombre de passagers reste inchangé, d'où la nécessité d'un point supplémentaire.

Il est, en outre, ajouté une nouvelle disposition pour préciser que des passagers ne sont pas autorisés sur un micro-véhicule électrique pour des raisons évidentes de sécurité.

Ad article 18

Cet article modifie l'article 73 de l'arrêté grand-ducal précité.

Celui-ci est restructuré, tout en introduisant le micro-véhicule électrique. Grâce à la nouvelle définition des engins de déplacement personnels, le renvoi à l'article 162*bis* n'est plus nécessaire. L'article 73 traite maintenant exclusivement les conducteurs (obligés à se déplacer sur la chaussée), alors que l'article 162*bis* traite exclusivement les piétons, y inclus ceux qui utilisent un engin et les enfants qui jouent (obligés à se déplacer sur le trottoir).

Deux modifications sont apportées en ce qui concerne l'âge minimal à partir duquel les enfants peuvent emprunter la voie publique. A présent, un enfant en dessous de 10 ans n'a pas le droit de conduire sur la voie publique. S'il est accompagné, il peut conduire un cycle dès l'âge de 6 ans. Il est proposé de supprimer cet âge minimal pour éviter notamment qu'en faisant des promenades à vélo les familles soient en irrégularité. Le projet prévoit encore qu'à partir de 6 ans (au lieu de 10 ans), les enfants peuvent désormais conduire seuls un cycle sur les pistes cyclables, comme il leur est déjà permis aujourd'hui de se rendre à l'école en empruntant la voie publique dès l'âge de 6 ans.

Ad article 19

Cet article transcrit une disposition de la directive 2020/612 modifiant la directive 2006/126 relative au permis de conduire. En effet, la directive permettait jusqu'à présent d'émettre à une personne un permis de conduire sans restriction aux véhicules à changement automatique titulaire des catégories C, CE, D ou DE, lorsque le candidat est déjà détenteur d'un permis de conduire d'une des catégories suivantes B, BE, C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 ou D1E obtenu sur un véhicule équipé d'un changement de vitesse manuel. Afin de tenir compte du progrès technique, la directive permet maintenant d'étendre cette possibilité également aux titulaires des catégories BE, C1, C1E, D1 ou D1E.

Ad article 20

Cet article modifie l'article 84 de l'arrêté grand-ducal précité.

La modification proposée concernant le paragraphe 1^{er} porte sur les modalités prévues en cas d'échange d'un permis de conduire émis par les autorités d'un pays membre de l'EEE et vise à préciser que les permis de conduire présentés à l'échange doivent être en cours de validité. De plus, il y est relevé que conformément au principe communautaire « nul ne peut détenir plus d'un permis de conduire », tous les permis de conduire étrangers doivent être remis lors de la délivrance du permis de conduire luxembourgeois.

Cette précision est apportée au texte au vu du fait qu'en pratique, bon nombre d'administrés omettent, ou oublient de remettre leur permis de conduire étranger lors de l'échange et que par après, il s'avère très difficile de les récupérer. Il est important que les permis de conduire étrangers doivent être remis lors de l'échange puisqu'ils doivent être, à l'instar d'une transcription, retournés aux autorités du pays émetteur.

La modification proposée concernant le paragraphe 2 a trait sur les modalités prévues en cas de transcription d'un permis de conduire émis par les autorités d'un pays tiers à l'EEE. Y sont précisées les conditions de résidence, de validité des permis de conduire présentés à la transcription et le délai imparti pour procéder à la transcription.

Ainsi, il est prévu que les permis de conduire présentés à la transcription doivent être en cours de validité le jour du dépôt de la demande. De plus, il est retenu que le titulaire du permis de conduire ne doit pas faire l'objet d'une mesure de suspension, de retrait ou d'annulation du droit de conduire. En effet, il est évident que le Luxembourg ne peut pas procéder à la transcription d'un permis de conduire dont son titulaire fait l'objet d'une interdiction de conduire, d'un retrait ou d'une suspension du droit de conduire dans un autre pays, disposition également prévue par la directive européenne sur les permis de conduire.

Par rapport à la réglementation existante, il est rajouté qu'au cas où un permis de conduire n'est plus valable le jour du dépôt de la demande, le détenteur doit se soumettre à un examen de contrôle. Actuellement, si la validité d'un permis de conduire est venue à échéance le jour de dépôt de la demande, la transcription des permis de conduire en question est déjà subordonnée à la réussite d'un examen de contrôle. Cette pratique correspond aux dispositions d'une instruction ministérielle du 18 novembre 1996.

Cependant, afin de répondre au principe de la procédure administrative non-contentieuse, toutes les personnes qui se trouvent dans le cas spécifié ci-dessus doivent actuellement être entendues en leurs explications et moyens de défense par la Commission spéciale des permis de conduire prévue à l'article 90 du règlement grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. Cette procédure nécessite, telle qu'invoquée à l'article 90, au préalable une enquête administrative effectuée par la Police grand-ducale.

La modification proposée a donc pour objectif de simplifier les modalités actuellement en place et de réduire considérablement, d'une part, les démarches à faire par les administrés et par analogie les délais de traitement des demandes et, d'autre part, les procédures administratives qui en découlent. Cette façon de procéder aura l'avantage pour l'administré de voir la durée du traitement de sa demande diminuer de plusieurs mois !

Aucune modification n'a été apportée aux dispositions concernant la transcription des permis de conduire des catégories C1, C, D1, D, CE, C1E, DE et D1E.

Les modalités des examens de contrôle sont précisées dans le sens qu'ils comportent une partie théorique et pratique. En effet, selon une statistique de la SNCA, il s'est avéré que le nombre d'échecs aux examens de contrôle est de plus de 50 %. Souvent, un manque de connaissance relatif aux dispositions du Code de la route est constaté. Cette mesure aura donc comme objectif de tester les connaissances théoriques et pratiques des candidats à l'obtention d'un permis de conduire par voie de transcription.

Un alinéa est inséré pour préciser que les permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen qui n'ont pas été transcrits en permis de conduire luxembourgeois endéans le délai de douze mois impartis ne sont plus valables pour la conduite d'un véhicule automoteur sur le territoire du Grand-Duché. En effet, à l'heure actuelle, le Code de la route reste muet à ce sujet. Etant donné que la réglementation actuelle prévoit que les permis de conduire émis par les autorités d'un pays tiers à l'EEE doivent être transcrits endéans 12 mois et que la transcription après ce délai est subordonnée à la réussite d'un examen de contrôle, les permis de conduire en question ne sont plus valables.

Aucune modification a été apportée quant à la condition de résidence en ce qui concerne la première délivrance des permis de conduire émis par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen. Il est précisé que la seule source pour vérifier, dans le cadre du traitement administratif d'une demande en transcription, la condition de résidence est le registre national des personnes physiques. Ladite clarification a été rajoutée puisque dans le passé il s'est avéré être de plus en plus difficile d'identifier la date de prise de résidence au Luxembourg. Comme le registre national

est une source absolument fiable, il est proposé d'adapter le texte dans ce sens. De plus, comme un bon nombre de personnes viennent de pays où il est très difficile de se procurer des documents officiels attestant leur lieu de résidence antérieur, la source fiable pour permettre au service des permis de conduire d'identifier si et depuis quand la personne réside au Luxembourg est le répertoire national des personnes physiques.

Au niveau de l'EEE, la réglementation nationale en relation avec les transcriptions des permis de conduire émis par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen est une des plus larges en Europe et plus concrètement, la transcription de tous les permis de conduire délivrés par les autorités d'un pays tiers à l'Espace Economique Européen qui sont partie contractante de la Convention sur la circulation routière signée à Genève, le 19 septembre 1949, approuvée par la loi du 22 juillet 1952, ou de la Convention sur la circulation routière, signée à Vienne, le 8 novembre 1968 et approuvée par la loi du 27 mai 1975. Il s'agit donc de préciser que la transcription des permis de conduire émis par les autorités d'un pays qui n'est pas partie contractante des Conventions susvisées où l'apprentissage en vue de l'obtention d'un permis de conduire ne respecte pas les standards y retenus, soit refusée.

De plus, à l'instar des dispositions prévues en cas d'échange d'un permis de conduire émis par les autorités d'un pays membre de l'EEE, tous les permis de conduire étrangers doivent être remis lors d'une transcription d'un permis de conduire luxembourgeois.

La modification proposée porte sur la vérification de l'authenticité des documents présentés à la transcription. En effet, selon une statistique de 2017 du Section d'Expertise Documents de la Police, 70 % des documents présentés à la transcription et analysés sont des contrefaçons. A noter dans ce contexte qu'uniquement les documents pour lesquels un doute quant à l'authenticité existe font l'objet d'une expertise. Etant donné qu'il s'agit uniquement d'un échantillon (au vu de la complexité en la matière, il serait impossible de procéder à une analyse systématique des documents présentés à la transcription), il faut que les agents en charge puissent dès la réception de la demande avoir la possibilité de soumettre les documents en question à une vérification de l'authenticité. Ceci est d'autant plus important que si un permis de conduire luxembourgeois a été délivré, il s'avère très difficile de procéder « après coup » au retrait du permis de conduire indûment délivré.

Afin de répondre au principe de la procédure administrative non-contentieuse, toutes les personnes qui se trouvent dans le cas spécifié ci-dessus doivent être entendues en leurs explications et moyens de défense par la Commission spéciale des permis de conduire prévue à l'article 90 du règlement grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 précité. Cette procédure nécessite, telle qu'invoquée à l'article 90, au préalable une enquête administrative effectuée par la Police grand-ducale.

Souvent des mois s'écoulent entre le résultat d'une vérification et le retrait du permis de conduire. Dans certains cas, les permis de conduire ne peuvent plus être retirés, puisque leur titulaire n'habite déjà plus au Luxembourg. Considérant qu'un permis de conduire vaut également comme pièce d'identité dans bon nombre de pays, il y a lieu de contrôler au maximum les permis de conduire étrangers présentés pour une transcription tant pour des raisons de sécurité routière que pour des raisons de sécurité (notamment fausse identité) tout court.

A noter que si un permis de conduire luxembourgeois est délivré dans le cas susmentionné, celui-ci est reconnu au niveau de l'EEE et ouvre le droit à son titulaire de se faire délivrer un nouveau permis de conduire par voie d'échange de son permis de conduire luxembourgeois.

Le paragraphe 6 porte sur modalités prévues en cas du BREXIT.

En outre y est précisé que les permis de conduire émis par les autorités compétentes du Royaume-Uni, correspondant aux catégories C1, C, D1, D, CE, C1E, DE, D1E du permis de conduire sont transcrits sans examen de contrôle. Lors de contacts entre les administrations concernées du Royaume-Uni et du Grand-Duché il a été convenu de prévoir une reconnaissance mutuelle de toutes les catégories du permis de conduire ce qui rend nécessaire la présente modification.

Ad article 21

Cet article modifie l'article 104 de l'arrêté grand-ducal précité.

La Police grand-ducale, dans le cadre de leurs différentes missions prévues par la loi, dont notamment ses missions de police administrative, de police judiciaire et autres missions définies dans la loi du 1^{er} août 2018 sur la Police grand-ducale, le transport des détenus prévu par la loi du 20 juillet 2018 portant réforme de l'administration pénitentiaire, effectue des trajets routiers en dehors du service urgent. Que ce soit dans le cadre des patrouilles préventives régulières, des interventions dans le cadre d'affaires judiciaires telle que des perquisitions ou le transport des détenus des différents centres pénitentiaires auprès des autorités judiciaires ou des hôpitaux, le blocage dans le trafic empêche non seulement les agents à poursuivre sans délai leurs missions, mais constitue également un risque accru, notamment dans le cadre d'un transport de détenus.

L'ajout répond à plusieurs situations problématiques : En effet, régulièrement la question est posée si les membres de la Police sont en droit d'utiliser une voie de circulation munie du signal D, 10 (couloir bus) sans panneau additionnel 6aa. Jusqu'à présent, la Police est en droit d'utiliser les voies réservées uniquement en service urgent. Or, le service urgent requiert un déplacement urgent pour sauver des vies humaines, pour prévenir des atteintes à l'intégrité physique de personnes, pour sauvegarder des biens, pour assurer la sûreté et la sécurité publiques et pour maintenir l'ordre public.

L'ajout permettrait à la Police d'emprunter des voies réservées à la circulation de catégories déterminées d'usagers, tels que, les zones piétonnes ou les voies de circulation munies du signal D,10, pour réaliser leurs missions de prévention, de service de protection, de maintien de l'ordre et de recherche d'auteurs d'infractions.

Ad article 22

Cet article modifie l'article 107 de l'arrêté grand-ducal précité.

1°, 2° et 5° : Dans le cadre de l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route (ADR), les signaux routiers prévus pour ces transports pour indiquer la « Direction obligatoire pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses » figurant dans la Convention de 1968 sur la signalisation routière sont intégrés dans notre Code de la route.

Un modèle 10 de panneau additionnel portant les lettres B à F est ajouté, qui peut compléter les signaux C,3n et D,12, et indiquer ainsi la catégorie de véhicules transportant des marchandises pour laquelle l'accès est interdit.

3° : Des motifs de sécurité routière peuvent amener à pourvoir les supports qui portent le signal E,11a (passage pour piétons) d'un dispositif cylindrique qui présente des bandes bleues-blanches. Ces bandes alternées symbolisent le marquage du passage pour piétons. La présente modification vise à réglementer l'usage de ce type de dispositif, tout en l'étendant au signal E.11b (passage pour piétons et cyclistes). Les passages pour cyclistes ne sont pas visés dans la mesure où l'alternance de bandes

ne correspond pas à leur marquage. Les bandes alternées bleu-blanc peuvent renforcer la perception visuelle de ces passages. Ce dispositif n'est pas autorisé en combinaison avec des signaux colorés lumineux, pour lesquels le support est soit non peint, soit peint en bandes alternées rouge-blanc. Ceci se justifie par le fait que la perception du signal lumineux ne doit pas être mise à mal par un dispositif qui présente un impact visuel de même intensité.

4 : Cette modification reprend les modifications du Code de la route dans le cadre de la micro-mobilité.

Ad articles 23 et 24

Ces articles modifient les articles 156 respectivement 156ter de l'arrêté grand-ducal précité.

Avec l'évolution des systèmes de propulsion des véhicules routiers, il y a lieu d'étendre l'obligation pour les conducteurs de véhicules, de disposer à tout moment d'une réserve en carburant suffisante afin de leur permettre de rallier en toute circonstance un lieu d'approvisionnement, pour l'ensemble des sources d'énergie impératives pour la propulsion de leurs véhicules. La désignation « point de ravitaillement » s'impose dès lors que cette terminologie est d'usage dans la législation relative aux carburants alternatifs.

Cette approche est également à introduire pour les véhicules destinés au transport de choses et dont la masse maximale autorisée dépasse 3,5 tonnes qui sont visés par le règlement grand-ducal modifié du 5 mai 1994 limitant la circulation de transit sur une partie de la voie publique afin de garantir une réserve suffisante d'une ou de plusieurs sources d'énergies indispensables pour la propulsion du véhicule afin de leur permettre en toute circonstance de traverser le territoire du Grand-Duché de Luxembourg sur l'itinéraire de transit prescrit.

Ad article 25

Cet article remplace l'article 162bis de l'arrêté grand-ducal précité.

L'article 162bis traite les moyens de locomotion autres que les véhicules routiers. Actuellement, cet article énonce plusieurs de ces moyens comme le skateboard, les patins à roulettes et d'autres. La nouvelle définition, projetée, d'engin de déplacement personnel à introduire dans l'article 2, permet une lecture beaucoup plus simple de l'article. Il devient plus clair quels sont les dispositifs qui peuvent être utilisés par les enfants jusqu'à l'âge de 13 ans sur le trottoir (et plusieurs endroits bien précisés). Les enfants peuvent jouer sur le trottoir. Ils y peuvent y peuvent également utiliser un cycle ou un engin de déplacement personnel électriques ou non.

Une autre modification importante est que maintenant toutes les personnes âgées de 13 ans ou plus peuvent se déplacer également à l'aide de dispositifs comme des skateboards ou des trottinettes non électriques sur le trottoir et les autres endroits prévus pour les piétons sans qu'un signal ou panneau indicateur spécifique soit nécessaire. En effet, ils peuvent utiliser des engins de déplacement personnels non électriques sur les trottoirs, les chemins pour piétons obligatoires, les chemins obligatoires pour cyclistes et piétons, les chemins conseillés pour cyclistes et piétons, les chemins de terre, les chemins des parcs publics ainsi que dans les zones résidentielles et les zones piétonnes, à condition de se déplacer à l'allure du pas et de ne pas gêner ou de ne pas mettre en danger les autres usagers.

Finalement, l'article clarifie encore que la règle sur l'utilisation de ces engins sur les parties de la voie publique où circulent des véhicules motorisés et munies des signaux C,2, D,4, D,5, E,18a, ou

F,19a reste inchangée et les endroits en question doivent toujours complétés par le panneau additionnel du modèle 6b sur la base d'un règlement dûment approuvé et que cette autorisation vise également les enfants âgés de moins de 13 ans, dès lors qu'ils sont accompagnés d'une personne âgée de 15 ans au moins.

Ad article 26

Cet article modifie l'article 162^{quater} de l'arrêté grand-ducal précité.

Cet article traite la zone piétonne et par la modification est supprimée la notion des dispositifs à roues fixés aux pieds ou comportant une planche servant de support pour se déplacer de l'article, puisque ces dispositifs, tombant avec l'introduction de la micro-mobilité sous la définition d'engin de déplacement personnels et sont assimilés aux piétons et peuvent être utilisés dans les zones piétonnes par défaut.

Ad article 27

Cet article remplace l'article 162^{quinquies} de l'arrêté grand-ducal précité.

La lettre a) ne peut s'appliquer que dans la mesure où les dispositions de l'article 122 en matière de positionnement sur la chaussée soient respectées. L'ajout introduit cette réserve.

L'ancienne disposition sous b) s'est avérée trop contraignante sur le terrain, où des rues peuvent a priori se prêter au régime de la rue cyclable, sans qu'on puisse, pour autant, y envisager une circulation interdite. Cela concerne en particulier le cas où des rues contiguës, non réglementées comme rue cyclable, ne sont accessibles que par la rue cyclable. Les résidents de ces rues devraient traverser la rue cyclable, mais n'y seraient pas riverains. Partant, cette disposition est rayée. En conséquence, les dispositions de la lettre c) deviennent pour les mêmes raisons obsolètes. Elle est donc également supprimée.

Ad article 28

Cet article modifie l'article 164 de l'arrêté grand-ducal précité.

Il n'y a pas, actuellement, de disposition qui autorise les conducteurs de véhicules utilisés en service urgent et les conducteurs des véhicules des agents chargés du contrôle de la circulation à déroger aux dispositions du chapitre VII visant l'arrêt, le stationnement et le parage. Ceci en dépit du fait que, le cas échéant, la mission confiée aux intervenants le demanderait.

Afin de clarifier cette situation du point de vue réglementaire, des dispositions ad hoc sont ajoutées (cf. également les modifications des articles 167^{ter} et 168 du Code). Pour ce dernier article, qui concerne le parage, la modification ne vise que les véhicules en mission de contrôle de la circulation. Leur libellé s'inspire de textes actuels dans d'autres articles. Il faut qu'il y ait une nécessité liée aux besoins du service et que les exigences de la sécurité de la circulation soient respectées. Ainsi, le contenu de certaines dispositions (comme pour l'article 164 celui de la lettre b), paragraphe 2) est sauvegardé.

Ad article 29

Cet article modifie l'article 165 de l'arrêté grand-ducal précité.

Lors du renouvellement de certaines infrastructures routières, de plus en plus de communes suppriment les trottoirs existants et les remplacent par une sorte de rigole ou par un pavé spécial d'une couleur différente de celle de la chaussée, ce qui laisse présumer qu'il s'agirait d'une partie de la voie publique non prévue pour la circulation de véhicules. Toutefois, certains automobilistes font usage de cette partie de la voie publique en y stationnant leur véhicule. Assez souvent, cette partie longe un bâtiment ou un mur, ce qui a comme conséquence qu'un espace qui permettrait aux piétons de passer n'est plus garanti.

Les dispositions actuelles, notamment celles de l'article 101 (qui concerne les obstacles à la circulation), ne permettent pas aux agents municipaux d'intervenir lorsque, en l'absence de trottoir en agglomération, l'accotement (l'espace situé en bordure de la chaussée quand il n'y a pas de trottoir) est impraticable pour les piétons, car occupé par des véhicules en stationnement. De par la loi communale modifiée du 13 décembre 1988, ces agents sont en effet uniquement habilités à intervenir, lorsqu'ils constatent une infraction en matière d'arrêt, de stationnement ou de parcage qui relève des articles 164 à 168. Il convient, dès lors, de compléter ces dispositions par un texte ad hoc.

Ad article 30

Cet article introduit un nouvel article 167ter.

Le stationnement des véhicules, visé ici (Ile section, articles 165-167bis), concerne notamment l'immobilisation d'un radar automatique mobile le long de la chaussée. La Police grand-ducale est depuis un certain temps en possession de deux radars automatiques mobiles installés sur une remorque. Il s'agit d'un outil flexible et efficace qui permet un contrôle automatique de la vitesse à des endroits accidentogènes où des contrôles de vitesse manuels sont dangereux voire impossibles. Cependant, l'article 166 interdit le stationnement de tout véhicule sur les chaussées de la voirie normale de l'Etat en dehors des agglomérations et l'article 167 interdit le stationnement sur la chaussée d'une remorque non accouplée entre 22.00h et 06.00h. Ces textes ont comme conséquence que les remorques de la Police grand-ducale sont actuellement installées en dehors de la chaussée, ce qui rend pratiquement impossible les contrôles à l'intérieur des agglomérations.

Ad article 31

Cet article modifie l'article 168 de l'arrêté grand-ducal précité.

La IIIe section, article 168, vise le parcage des véhicules. Il s'agit ici en particulier à exonérer les véhicules dont question de l'obligation d'être munis d'un disque de stationnement. Comme le libellé de l'ajout précise qu'il doit y avoir une nécessité liée aux besoins du service, l'accès des autres véhicules (paragraphe 2) ne peut être gêné que lorsque les besoins du service l'exigent.

Ad article 32

Cet article modifie l'article 176 de l'arrêté grand-ducal précité.

L'alinéa 2 du paragraphe 11 doit être supprimé comme il énonce des dispositions dérogatoires à l'actuel article 84. Cet article est toutefois entièrement modifié par le présent projet et un renvoi devient superfétatoire, voire inexact.

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

Ad article 33

Cet article modifie l'article 7 du règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers. Il est proposé d'introduire la disposition que le micro-véhicule électrique (par exemple la trottinette électrique) ne doit pas faire l'objet d'une immatriculation.

Chapitre 3 - Modification du règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs.

Ad article 34

Cette article transcrit une disposition de la directive 2020/612 modifiant la directive 2006/126 relative au permis de conduire.

Afin de tenir compte du progrès technique, les exigences relatives aux motocycles d'examen de la catégorie A2 sont adaptées. Ainsi, la cylindrée minimale de 395 cm³ est diminuée à 250 cm³.

Chapitre 4 - Modification 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 35

Les libellés des avertissements taxés sont adaptés pour tenir compte de la modification introduite à l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.

D'ailleurs, le plan d'action « sécurité routière 2019-2023 » prévoit dans sa mesure 12 le renforcement de la sécurisation des chargements des véhicules routiers dont notamment l'aggravation des sanctions pour les infractions en relation avec un chargement non sécurisé. En outre, la mise à jour des avertissements taxés est nécessaire dû au nombre important d'infractions constatées en ce qui concerne les dimensions des véhicules routiers en état chargé et du montant à payer lequel s'avère trop modéré par rapport aux pays limitrophes et au danger que constituent les infractions à ces dispositions pour la sécurité des usagers de la route.

Ad article 36

Formule exécutoire.



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de règlement grand-ducal modifiant 1° l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ; 2° le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ; 3° le règlement grand-ducal modifié du 26 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. 4° le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics - Département de la Mobilité et des Transports
Auteur(s) :	Claude PAQUET
Téléphone :	247-84480
Courriel :	claude.paquet@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objectif d'implémenter dans le Code de la route l'usage de micro-véhicules électriques (trottinettes électriques), les dispositions améliorées quant au transport exceptionnel de marchandises et de marchandises dangereuses, des mises à jour au sujet de la transcription de permis de conduire de pays tiers et la reconnaissance de permis de conduire dans le cadre du BREXIT ainsi que des adaptations mineures concernant la circulation routière.
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)s	Non
Date :	06/05/2020



Mieux légiférer

1

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

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

2

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

Oui Non

- Citoyens :

Oui Non

- Administrations :

Oui Non

3

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

Oui Non N.a. ¹

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4

Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?

Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et
publié d'une façon régulière ?

Oui Non

Remarques / Observations :

5

Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des
régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer
la qualité des procédures ?

Oui Non

Remarques / Observations :



6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

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

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

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

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

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

- a) simplification administrative, et/ou à une
b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui Non

Oui Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui Non N.a.

13

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

Oui Non

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

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui Non N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



Egalité des chances

- 15 Le projet est-il :
- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
 - positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi : Les dispositions du projet visent indistinctement les hommes et les femmes.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- 16 Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

- 17 Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

- 18 Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du
Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

Fiche financière

Concerne : **Projet de règlement grand-ducal modifiant**

- 1° **l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques ;**
- 2° **le règlement grand-ducal modifié du 26 janvier 2016 relatif à la réception et l'immatriculation des véhicules routiers ;**
- 3° **le règlement grand-ducal modifié du 8 août 2000 déterminant le contenu de l'instruction préparatoire aux examens du permis de conduire ainsi que l'exercice de la profession d'instructeur de candidats-conducteurs ;**
- 4° **le règlement grand-ducal modifié du 26 août 1993 relatif aux avertissements taxés, aux consignations pour contrevenants non-résidents ainsi qu'aux mesures d'exécution de la législation en matière de mise en fourrière des véhicules et en matière de permis à points.**

Le présent projet de règlement grand-ducal a pour objectif d'implémenter dans le Code de la route l'usage de micro-véhicules électriques (trottinettes électriques), les dispositions améliorées quant au transport exceptionnel de marchandises et de marchandises dangereuses, des mises à jour au sujet de la transcription de permis de conduire de pays tiers et la reconnaissance de permis de conduire dans le cadre du BREXIT ainsi que des adaptations mineures concernant la circulation routière.

Le projet de règlement grand-ducal n'aura aucun impact négatif sur le budget de l'État.

