

**MEMORIAL**  
**Journal Officiel**  
**du Grand-Duché de**  
**Luxembourg**



**MEMORIAL**  
**Amtsblatt**  
**des Großherzogtums**  
**Luxemburg**

**RECUEIL DE LEGISLATION**

**A — N° 6**

**3 février 1972**

**SOMMAIRE**

Règlement grand-ducal du 23 décembre 1971 modifiant et complétant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques .....	<b>142</b>
Grossherzogliches Reglement vom 23. Dezember 1971, welches den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen abändert und ergänzt .....	<b>149</b>
Règlement ministériel du 3 janvier 1972 modifiant et codifiant la réglementation relative aux primes accordées dans l'intérêt de l'habitat .....	<b>158</b>
Arrêté grand-ducal du 14 janvier 1972 approuvant les modifications du 22 décembre 1971 apportées à l'article 20 des statuts de l'établissement d'assurance contre la vieillesse et l'invalidité .....	<b>162</b>
Règlement grand-ducal du 21 janvier 1972 modifiant le règlement grand-ducal du 13 avril 1970 portant désignation des emplois du cadre normal de l'Administration des postes et télécommunications pour les fonctions d'inspecteur de direction, d'inspecteur principal et d'inspecteur tel qu'il a été modifié par le règlement grand-ducal du 10 septembre 1971 .....	<b>163</b>

**Règlement grand-ducal du 23 décembre 1971 modifiant et complétant l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques.**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, etc., etc., etc.;

Vu la loi du 14 février 1955 concernant la réglementation de la circulation sur toutes les voies publiques, modifiée et complétée par celles des 2 mars 1963, 17 avril 1970 et 1<sup>er</sup> août 1971 ;

Vu l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques, modifié par ceux des 23 décembre 1955, 29 juin 1956, 31 décembre 1956, 25 juin 1957, 27 décembre 1957, 5 mars 1958, 25 septembre 1959, 30 avril 1960, 28 juillet 1960 et 24 novembre 1960 ainsi que par les règlements grand-ducaux des 24 avril 1962, 7 mai 1963, 23 juillet 1963, 11 avril 1964, 26 mars 1965, 25 juin 1965, 7 septembre 1965, 22 décembre 1965, 13 mai 1966, 23 août 1966, 12 octobre 1966, 23 décembre 1966, 18 septembre 1967, 14 mars 1968, 30 avril 1968, 25 mai 1968, 22 juin 1968, 28 août 1968, 14 mars 1970, 17 juillet 1970, 16 octobre 1970, 23 novembre 1970, 8 janvier 1971, 19 juillet 1971, 27 juillet 1971 et 1<sup>er</sup> août 1971;

Après consultation des chambres professionnelles;

Notre Conseil d'Etat entendu;

Sur le rapport de Nos Ministres des Transports, des Travaux Publics, des Affaires Etrangères, de la Justice, des Finances, de l'Intérieur et de la Force Publique et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Le 3<sup>e</sup> alinéa de l'article 12 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques est remplacé par le texte suivant:

« La puissance du moteur exprimée en CV ne peut être inférieure à 5 par 1.000 kg de poids total maximum autorisé du véhicule ou de l'ensemble des véhicules couplés, si cette puissance est exprimée en CV selon la norme DIN et à 5,5 si cette puissance est exprimée en CV selon la norme SAE « Gross ». Dans aucun cas, le poids total maximum autorisé de la remorque, à l'exception de la semi-remorque, ne peut être supérieur au poids total maximum autorisé du véhicule tracteur. Toutefois, s'il s'agit d'un tracteur industriel, le poids total maximum autorisé de la remorque peut dépasser le poids propre du tracteur industriel de 250% au maximum, à condition que l'ensemble des véhicules couplés soit équipé d'un système de freinage continu et qu'à l'état chargé des véhicules une vitesse de 25 km/h. ne soit pas dépassée. »

**Art. 2.** Le premier membre de phrase du 4<sup>e</sup> alinéa de l'article 12 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Le poids total maximum autorisé de la remorque peut dépasser le poids total maximum autorisé du véhicule tracteur de 40% au maximum, à condition: »

**Art. 3.** Par dérogation aux dispositions de l'article 25, les prescriptions suivantes sont applicables aux véhicules automoteurs qui sont immatriculés pour la première fois au Grand-Duché de Luxembourg après le 30 juin 1972:

« Art. 25<sup>ter</sup>. Les véhicules automoteurs et les cycles à moteur auxiliaire ne doivent ni émettre des fumées pouvant nuire à la circulation ou incommoder les autres usagers, ni provoquer des bruits susceptibles de causer une gêne aux usagers ou aux riverains.

Ils doivent être munis d'un dispositif d'échappement. Les gaz d'échappement ne peuvent être évacués qu'au moyen de ce dispositif. Celui-ci doit être suffisamment silencieux, efficace et étanche, et ne doit être interrompu par le conducteur en cours de route.

Ce dispositif, dont le tuyau d'échappement ne peut être dirigé vers la droite, doit être maintenu en parfait état d'entretien, de telle sorte que son efficacité demeure équivalente à celle du dispositif neuf.

En aucun cas, les gaz d'échappement ne peuvent pénétrer à l'intérieur du véhicule et causer une gêne ou un danger pour les occupants ou les animaux transportés.

L'échappement libre et toute opération tendant à supprimer ou à réduire l'efficacité du dispositif d'échappement silencieux sont interdits.

Il est interdit de circuler avec un véhicule dont le moteur produit un bruit excessif.

Le bruit produit par le moteur d'un véhicule neuf, mesuré d'après la méthode de l'Organisation Internationale de Normalisation (I.S.O.), ne doit pas excéder:

- a) 73 dB (A) pour un cycle à moteur auxiliaire;
- b) 80 dB (A) pour un motocycle d'une cylindrée ne dépassant pas 125 cm<sup>3</sup>;
- c) 82 dB (A) pour une voiture automobile à personnes;
- d) 83 dB (A) pour un motocycle d'une cylindrée supérieure à 125 cm<sup>3</sup>;
- e) 84 dB (A) pour un autobus ou autocar dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3.500 kg et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses dont le poids total maximum autorisé ne dépasse pas 3.500 kg;
- f) 89 dB (A) pour un autobus ou autocar dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses dont le poids total maximum autorisé dépasse 3.500 kg;
- g) 91 dB (A) pour un autobus ou autocar équipé d'un moteur dont la puissance est égale ou supérieure à 200 CV DIN ou 220 CV SAE et pour un véhicule automoteur destiné au transport de choses qui est équipé d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 200 CV DIN ou 220 CV SAE et dont le poids total maximum autorisé dépasse 12.000 kg.

Les valeurs précitées peuvent être augmentées de 1 dB (A) pour les véhicules en service depuis plus d'un an. Les prescriptions de l'alinéa qui précède ne s'appliquent ni aux véhicules spéciaux de l'Armée ni aux machines. »

**Art. 4.** L'article 41 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité, est complété par un avant-dernier alinéa libellé comme suit:

« Les véhicules automoteurs et leurs remorques peuvent être munis d'un dispositif permettant le fonctionnement simultané de tous les clignoteurs. Dans ce cas, le véhicule doit être équipé d'un commutateur spécial ainsi que d'un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord et indiquant au conducteur que les clignoteurs fonctionnent simultanément. L'usage simultané de tous les clignoteurs est autorisé lorsque le véhicule est immobilisé sur la chaussée dans les conditions et circonstances prévues par l'article 171 ci-dessous ainsi que pendant les arrêts destinés à la prise en charge ou au déchargement d'élèves. Dans tous ces cas, cet emploi commande prudence aux autres usagers. »

**Art. 5.** L'article 41bis modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité, est complété par un avant-dernier alinéa libellé comme suit:

« Les véhicules automoteurs et leurs remorques peuvent être munis d'un dispositif permettant le fonctionnement simultané de tous les clignoteurs. Dans ce cas, le véhicule doit être équipé d'un commutateur spécial ainsi que d'un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord et indiquant au conducteur que les clignoteurs fonctionnent simultanément. L'usage simultané de tous les clignoteurs est autorisé lorsque le véhicule est immobilisé sur la chaussée dans les conditions et circonstances prévues par l'article 171 ci-dessous ainsi que pendant les arrêts destinés à la prise en charge ou au déchargement d'élèves. Dans tous ces cas, cet emploi commande prudence aux autres usagers. »

**Art. 6.** Le paragraphe 2 de l'article 42 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un avant-dernier alinéa libellé comme suit:

« Les véhicules automoteurs ainsi que leurs remorques peuvent être munis en outre d'un ou de deux feux-brouillard rouges dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 800 mm du sol. Si le véhicule est équipé d'un seul feu-brouillard rouge, celui-ci doit être placé à la face

arrière gauche et à une distance minimum de 100 mm du feu-stop gauche. Si le véhicule est équipé de deux feux-brouillard rouges ceux-ci doivent être placés symétriquement de chaque côté de la face arrière à une distance minimum de 100 mm des feux-stop. Les feux-brouillard rouges doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. L'usage du ou des feux-brouillard rouges doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord. »

**Art. 7.** Le paragraphe 2 de l'article 42bis de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un avant-dernier alinéa libellé comme suit:

« Les véhicules automoteurs ainsi que leurs remorques peuvent être munis en outre d'un ou de deux feux-brouillard rouges dont le bord supérieur de la plage éclairante ne doit pas se trouver à plus de 800 mm du sol. Si le véhicule est équipé d'un seul feu-brouillard rouge, celui-ci doit être placé à la face arrière gauche et à une distance minimum de 100 mm du feu-stop gauche. Si le véhicule est équipé de deux feux-brouillard rouges, ceux-ci doivent être placés symétriquement de chaque côté de la face arrière à une distance minimum de 100 mm des feux-stop. Les feux-brouillard rouges doivent être branchés en parallèle avec les feux-arrière. L'usage du ou des feux-brouillard rouges doit être indiqué au conducteur par un feu de contrôle spécial installé au tableau de bord. »

**Art. 8.** Le deuxième alinéa de l'article 44bis de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Les véhicules utilisés pour le service urgent de la Gendarmerie, de la Police, de l'Armée, de la Protection Civile et des Sapeurs-Pompiers ainsi que les ambulances et les véhicules destinés au transport de sang peuvent être munis à l'avant d'un feu bleu clignotant. Les véhicules équipés en dépanneuse doivent être équipés d'un feu orange clignotant qui commande prudence. Les véhicules affectés au service de la voirie et ceux qui dépassent avec ou sans chargement les poids et les dimensions maxima fixés aux articles 3, 4, 5, 6 et 12 ci-dessus peuvent être munis à l'avant d'un feu orange clignotant. Ces feux peuvent être répétés à l'arrière du véhicule. Toutefois, les véhicules destinés au transport de choses d'un poids total maximum autorisé supérieur à 15.000 kg qui effectuent le transport de substances explosives, de gaz liquéfiés, comprimés ou dissous, ou de liquides inflammables, doivent être équipés d'au moins un feu orange clignotant visible de tout côté. »

**Art. 9.** L'avant-dernier alinéa de l'article 45ter est modifié et complété comme suit:

« Il est interdit de monter sur les véhicules visés dans la présente section des feux et catadioptres autres que ceux qui y sont prévus. Toutefois, les véhicules de la Gendarmerie et de la Police peuvent être équipés d'un panneau lumineux non éblouissant portant l'inscription « Gendarmerie » ou « Police ». Les véhicules des services d'incendie et de secours ainsi que les véhicules affectés au secours sur route peuvent être munis d'un panneau lumineux non éblouissant portant un symbole ou une inscription caractérisant la mission spéciale de ces véhicules. »

**Art. 10.** L'avant-dernier alinéa de l'article 49 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est abrogé.

**Art. 11.** L'article 54 sub 10 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 10. *Portières et issues de secours.*

Les autobus et autocars doivent être pourvus de trois issues au moins praticables en toute circonstance, dont deux à l'avant et une à l'arrière, au fond ou dans la paroi latérale.

Les autobus et autocars jusqu'à 24 places assises entières, y compris le siège du conducteur, doivent être pourvus au moins d'une portière et de deux issues de secours. Cette portière doit se trouver dans la face latérale droite du véhicule.

Les autobus et autocars de plus de 24 places assises entières doivent être pourvus d'au moins deux portières à l'usage normal des voyageurs et d'une ou de plusieurs issues de secours. Ces deux portières doivent se trouver dans la face latérale droite du véhicule.

Il ne peut exister aucune portière à l'usage normal des voyageurs dans la face latérale gauche du véhicule.

Le conducteur doit disposer d'une portière d'accès à son siège, lorsqu'il lui est difficile d'atteindre son siège en passant par une portière à l'usage normal des voyageurs. La portière à l'usage du conducteur doit être à commande manuelle et permettre un accès aisé à son siège. Cette portière ne doit pas servir à l'usage normal des voyageurs.

Les portières à l'usage normal des voyageurs doivent offrir un passage libre minimum de 60 cm de largeur et de 160 cm de hauteur. Des mains courantes ou d'autres moyens appropriés pour faciliter la montée ou la descente des voyageurs doivent être prévus à l'endroit des portières. Des marche-pieds facilement accessibles doivent être aménagés, si le plancher se trouve à plus de 45 cm au-dessus du sol.

Si un autobus ou autocar servant au transport d'élèves est muni d'une portière dans la face arrière, cette portière ne doit s'ouvrir que de l'extérieur, à moins que son ouverture ne soit commandée depuis le siège du conducteur. »

**Art. 12.** L'article 55 sub 3° de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par le texte suivant:

« S'il s'agit d'un taxi, ce feu peut être remplacé par un panneau lumineux non éblouissant de couleur verte portant l'inscription « TAXI » et installé sur le toit du véhicule. Les dimensions de ce panneau ne doivent pas dépasser une largeur de 300 mm et une hauteur de 100 mm. Le bord inférieur du panneau doit se trouver à moins de 150 mm du toit à la verticale de ce panneau. »

**Art. 13.** L'alinéa premier de l'article 62 sub a) de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« a) Ces véhicules doivent être munis de deux plaques d'identité, portant un numéro d'immatriculation en chiffres arabes. Le numéro d'immatriculation peut comporter en outre une ou plusieurs lettres latines majuscules inscrites sur la même plaque avec les mêmes dimensions que les chiffres.

Les lettres et les chiffres des plaques non réfléchissantes doivent être peints en couleur blanche sur fond noir.

Lorsque les plaques sont réfléchissantes, la plaque avant doit porter les lettres et chiffres en couleur noire sur fond blanc-cassé et la plaque arrière en couleur noire sur fond jaune. Ces lettres et chiffres ne doivent pas être réfléchissants. »

**Art. 14.** Le deuxième alinéa de l'article 68 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est abrogé.

**Art. 15.** L'article 70 modifié sub 4° de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par le texte suivant:

« Cependant, s'il s'agit d'un véhicule bénéficiant du régime fiscal spécial prévu par le règlement grand-ducal du 24 décembre 1969 fixant la taxe de circulation de certaines catégories de véhicules automoteurs à usage nécessairement limité, le conducteur doit fixer visiblement sur le pare-brise du véhicule une feuille de route ou carnet de contrôle délivré par l'Administration des Contributions et dûment remplie pour la journée d'utilisation; »

**Art. 16.** Le troisième alinéa de l'article 72 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est modifié et complété comme suit:

« Sans préjudice des dispositions de l'alinéa qui précède et sauf dispense à accorder par le Ministre des Transports dans des cas exceptionnels, il est interdit à tout conducteur de conduire pendant plus de neuf heures au cours de toute période de vingt-quatre heures ou de conduire endéans les quatre heures qui précèdent ou les huit heures qui suivent son tour de service dans sa profession principale:

- 1° un véhicule automoteur destiné au transport de choses et dont le poids total maximum autorisé est supérieur à 3.500 kg;
- 2° un autobus ou un autocar;
- 3° un taxi ou une voiture de location;
- 4° un véhicule automoteur servant à l'enseignement de l'art de conduire ou à la réception de l'examen pratique. »

**Art. 17.** L'avant-pénultième alinéa de l'article 72 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Il est interdit aux conducteurs des véhicules automoteurs énumérés ci-dessus ainsi qu'aux instructeurs chargés d'enseigner l'art de conduire de consommer des boissons alcooliques pendant la durée de leur service. »

**Art. 18.** L'alinéa 2) de l'article 84 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 2) avoir terminé son apprentissage dans le métier d'instructeur sous contrat d'apprentissage enregistré à la Chambre des Métiers, conformément à l'arrêté grand-ducal du 8 octobre 1945 sur l'apprentissage ou justifier d'une formation équivalente. »

**Art. 19.** Le premier alinéa de l'article 87 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Pour être admis à l'examen théorique et pratique en vue de l'obtention d'un permis de conduire de la catégorie C, l'intéressé doit satisfaire aux dispositions de l'article 80 et avoir fait un apprentissage théorique et pratique d'un mois au moins auprès d'un instructeur agréé. L'apprentissage pratique au cours de ce mois doit s'étendre sur au moins dix leçons d'une heure, si le candidat n'est pas encore titulaire d'un permis de conduire de la catégorie B. »

**Art. 20.** Les dispositions de l'article 93 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité concernant le « moteur » sont remplacées par le texte suivant:

« Moteur: {	Nombre de cylindres: . . . . .	(10)
	Alésage: . . . . .	mm (11)
	Course: . . . . .	mm (12)
	Cylindrée: . . . . .	cm <sup>3</sup> (13)
	Puissance en CV (SAE — GROSS) . . . . .	(14) »

**Art. 21.** Le paragraphe 2) de l'article 95 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par l'alinéa suivant:

« La délivrance d'une carte d'immatriculation pour un véhicule automoteur qui a déjà été immatriculé à l'étranger et qui change de propriétaire ou de détenteur est soumise en outre à la production d'un certificat attestant que le véhicule est conforme au prototype de même marque et de même type ayant fait l'objet du procès-verbal d'agrément établi par le Ministère compétent belge ou néerlandais. Ce certificat de conformité doit émaner du constructeur du véhicule ou de son distributeur officiel. Les dispositions du présent alinéa ne s'appliquent ni aux tracteurs agricoles, ni aux machines automotrices, ni aux motocycles. »

**Art. 22.** Le premier alinéa du paragraphe 3) de l'article 95 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 3) La carte d'immatriculation n'est délivrée qu'après vérification du véhicule et constatation de sa situation régulière dans le pays au point de vue, d'une part, des droits d'entrée et des mesures de prohibition, de restriction ou de contrôle applicables à l'importation et, d'autre part, de la taxe sur la valeur ajoutée. »

**Art. 23.** Les prescriptions figurant sub B) du paragraphe 3) de l'article 95 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacées par le texte suivant:

« B) quant à la réglementation concernant la taxe sur la valeur ajoutée, l'une ou l'autre des pièces suivantes:

- a) la quittance relative au paiement de la taxe;
- b) la facture ou le document en tenant lieu à délivrer en vertu des dispositions de l'article 2 du règlement grand-ducal du 19 décembre 1969 pris en exécution de l'article 56 § 2 de la loi du 5 août 1969 concernant la taxe sur la valeur ajoutée;
- c) un certificat de franchise délivré par l'Administration de l'Enregistrement. »

**Art. 24.** Le deuxième alinéa de l'article 106 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« En cas de verglas, de pluies persistantes ou de neiges abondantes, l'ingénieur d'arrondissement et le commissaire de district, chacun en ce qui le concerne, ont le droit:

- a) de suspendre temporairement la circulation;
- b) de prescrire la charge admissible par essieu. »

**Art. 25.** L'article 107, sub 51, modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 51) Route à priorité.

Le signal « Route à priorité » indique aux conducteurs de véhicules et d'animaux une chaussée sur laquelle ils bénéficient de la priorité de passage dans la traversée des croisements, bifurcations ou jonctions successifs formés par cette chaussée et celles qui y aboutissent ou la croisent.

Ledit signal est placé au commencement de la route à priorité. Il doit être répété à l'extérieur des agglomérations, après et à l'intérieur des agglomérations, avant chaque croisement, bifurcation ou jonction d'une telle route avec une autre route par un panneau de dimensions réduites. Si ledit signal est employé conjointement avec le panneau prévu sub d) ci-dessous, il est placé avant le croisement, la bifurcation ou la jonction. »

**Art. 26.** Le quatrième alinéa de l'article 108 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est modifié et complété comme suit:

« Les supports des signaux doivent être peints en couleur blanche. Toutefois, les supports des signaux 22, 23 et 25 doivent être peints en couleurs blanche et rouge intermittentes et ceux des signaux 40 a) complétés par un panneau spécial portant l'inscription « sauf avec disque » doivent porter une bande de couleur bleue peinte à une hauteur de 1,80 m environ. »

**Art. 27.** Les deux derniers alinéas de l'article 111 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant:

« Si une commune reste en défaut de placer le signal 22 ou 23 sur les voies publiques formant croisement, bifurcation ou jonction avec une des routes ci-après désignées, et le signal 20 ou 51 sur ces mêmes routes, l'Administration des Ponts et Chaussées assurera aux frais des communes l'apposition de ces signaux, dont l'observation devient obligatoire de plein droit:

- 1° Grandes routes de trafic international:
  - a) E 9 : Steinfort — Luxembourg — Frisange;
  - b) E 42: Remich — Luxembourg — Echternach.
- 2° Autres routes:
  - a) n° 1 : Luxembourg — Trèves;
  - b) n° 4 : Luxembourg — Esch-sur-Alzette;
  - c) n° 5 : Luxembourg — Longwy;
  - d) n° 7 : Luxembourg — Diekirch;
  - e) n° 15: Ettelbruck — Bastogne;
  - f) n° 16: Diekirch — Stavelot.

A l'intérieur des agglomérations, il peut être dérogé aux priorités attribuées aux routes énumérées à l'alinéa précédent, si la configuration des lieux et la sécurité des usagers justifient une telle dérogation.

Si une commune reste en défaut de placer les signaux prévus aux articles 107 à 110, imposés par la configuration des lieux et la sécurité des usagers, l'Administration des Ponts et Chaussées assurera aux frais des communes l'apposition de ces signaux, dont l'observation devient obligatoire de plein droit. »

**Art. 28.** Le paragraphe premier de l'article 118 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un dernier alinéa libellé comme suit:

« Les conducteurs des véhicules de la Gendarmerie et de la Police qui signalent leur approche au moyen de l'avertisseur spécial prévu à l'article 39 ci-dessus ou d'un feu bleu clignotant prévu aux articles 44 et 44bis ci-dessus, peuvent emprunter le milieu ou le côté gauche de la chaussée lorsque leur service l'exige, à condition de tenir compte des exigences de la sécurité de la circulation. »

**Art. 29.** L'article 135 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est abrogé.

**Art. 30.** Les alinéas 3° et 4° sub A de l'article 136 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité sont remplacés par le texte suivant:

« 3° La priorité n'appartient pas à l'usager qui circule sur une chaussée pourvue du signal 22 « Cédez le passage » ou du signal 23 « Arrêt à l'intersection » ou du signal 24 « Circulation interdite » ainsi qu'à l'usager circulant sur un chemin privé non ouvert à la circulation ou sur un chemin de terre;

4° la priorité n'appartient pas à l'usager qui circule dans le sens interdit sur une chaussée pourvue du signal 25 « Accès interdit à tous véhicules ». »

**Art. 31.** Le premier alinéa de l'article 142 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Aux passages pour piétons, délimités par des bandes tracées parallèlement à l'axe de la chaussée et signalés éventuellement à distance par le signal prévu sub 18 de l'article 107 ci-dessus ou à l'aplomb par un panneau de couleur bleue reproduisant un triangle en blanc avec le symbole en noir d'un piéton, les conducteurs ne doivent s'en approcher qu'à allure modérée de façon à ne pas gêner les piétons lorsqu'ils poursuivent leur marche normale. En cas de besoin, les conducteurs doivent s'arrêter pour laisser passer les piétons. »

**Art. 32.** L'alinéa 4° sub A de l'article 144 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« 4° En cas de brouillard épais ou de chutes de neige ou de pluie intenses réduisant la visibilité à moins de 100 m, les feux-croisement doivent être utilisés au lieu des feux-route ou des feux-position. Les feux-croisement peuvent être remplacés ou complétés par les feux-brouillard prévus aux articles 42 et 42bis, 1 sub c).

Les feux-brouillard ne doivent être utilisés qu'en cas de brouillard ou de chutes de neige ou de pluie simultanément avec les feux-arrière et sans que les feux-route soient allumés en même temps. »

**Art. 33.** Le paragraphe C de l'article 144 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un deuxième alinéa libellé comme suit:

« Les feux-brouillard rouges arrières prévus aux articles 42 et 42bis ne doivent être utilisés qu'en cas de brouillard épais, réduisant la visibilité à moins de 50 m et simultanément avec les feux-arrière. »

**Art. 34.** Le deuxième alinéa de l'article 145 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par le texte suivant:

« Néanmoins, par temps de brouillard épais ou de chutes de neige ou de pluie intenses réduisant la visibilité à moins de 100 m, les véhicules automoteurs précités se trouvant à l'arrêt ou en stationnement en dehors d'une agglomération doivent être signalés à l'avant par les feux-croisement ou les feux-brouillard ou simultanément par ces feux. Si ces véhicules ou leurs remorques sont équipés à l'arrière d'un ou de deux feux-brouillard rouges, l'usage de ces feux est également autorisé par temps de brouillard épais réduisant la visibilité à moins de 50 m et simultanément avec les feux-arrière. »



**Art. 35.** L'article 166 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par la prescription suivante:

« 18° le long des quais de chargement. »

**Art. 36.** Le premier alinéa de l'article 170 de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est remplacé par les deux alinéas suivants:

« Il est interdit aux conducteurs de quitter leurs véhicules sans avoir pris les précautions nécessaires pour éviter tout accident.

Si le conducteur quitte le volant de son véhicule automoteur, il doit en arrêter le moteur. Cette prescription ne s'applique ni aux véhicules dont le moteur en marche assure le fonctionnement d'appareils installés sur le véhicule, ni aux véhicules dont le conducteur assure une distribution de porte en porte, sous réserve toutefois d'observer les prescriptions de l'alinéa qui précède. »

**Art. 37.** Le deuxième alinéa de l'article 176 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par le texte suivant:

« La catégorie E 1 pourra être inscrite sur demande et sans frais sur les permis de conduire de la catégorie B, C, D ou F émis avant le 1<sup>er</sup> avril 1970. »

**Art. 38.** L'article 176 modifié de l'arrêté grand-ducal du 23 novembre 1955 précité est complété par un dernier alinéa libellé comme suit:

« Les permis de conduire « candidat-instructeur » délivrés avant l'entrée en vigueur du présent règlement pourront être prorogés pour une durée de trois ans. »

**Art. 39.** Nos Ministres des Transports, des Travaux Publics, des Affaires Etrangères, de la Justice, des Finances, de l'Intérieur et de la Force Publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui entrera en vigueur un mois après sa publication au Mémorial.

Château de Berg, le 23 décembre 1971

**Jean**

*Le Ministre des Transports,*  
**Marcel Mart**

*Le Ministre des Travaux Publics,*  
**Jean-Pierre Buchler**

*Le Ministre des Finances,*  
**Pierre Werner**

*Le Ministre de la Justice,*  
*de l'Intérieur et de la Force Publique,*  
**Eugène Schaus**

*Le Ministre des Affaires Etrangères,*  
**Gaston Thorn**

**Grossherzogliches Reglement vom 23. Dezember 1971, welches den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen abändert und ergänzt.**

Wir JEAN, von Gottes Gnaden, Grossherzog von Luxemburg, Herzog von Nassau, usw., usw., usw.;

Gesehen das Gesetz vom 14. Februar 1955 über die Reglementierung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, abgeändert und ergänzt durch diejenigen vom 2. März 1963, 17. April 1970 und 1. August 1971 ;

Gesehen den grossherzoglichen Beschluss vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen, abgeändert durch die grossherzoglichen Beschlüsse vom 23. Dezember

1955, 29. Juni 1956, 31. Dezember 1956, 25. Juni 1957, 27. Dezember 1957, 5. März 1958, 25. September 1959, 30. April 1960, 28. Juli 1960 und 24. November 1960, sowie durch die grossherzoglichen Reglemente vom 24. April 1962, 7. Mai 1963, 23. Juli 1963, 11. April 1964, 26. März 1965, 25. Juni 1965, 7. September 1965, 22. Dezember 1965, 13. Mai 1966, 23. August 1966, 12. Oktober 1966, 23. Dezember 1966, 18. September 1967, 14. März 1968, 30. April 1968, 25. Mai 1968, 22. Juni 1968, 28. August 1968, 14. März 1970, 17. Juli 1970, 16. Oktober 1970, 23. November 1970, 8. Januar 1971, 19. Juli 1971, 27. Juli 1971 und 1. August 1971;

Nach Befragen der Berufskammern;

Nach Anhören des Staatsrates;

Auf den Bericht Unseres Verkehrsministers, Unseres Ministers der Oeffentlichen Arbeiten, Unseres Aussenministers, Unseres Justizministers, Unseres Finanzministers, Unseres Innenministers und unseres Ministers der Oeffentlichen Macht und nach Beratung des Regierungsrates;

Beschliessen:

**Art. 1.** Der dritte Absatz des abgeänderten Artikels 12 des grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 über die Regelung des Verkehrs auf allen öffentlichen Strassen wird durch folgenden Text ersetzt:

« Die in PS ausgedrückte Motorkraft darf nicht unter 5 pro 1.000 Kg des höchstzulässigen Gesamtgewichtes des Fahrzeuges oder des Aggregates der gekuppelten Fahrzeuge sein, wenn diese Kraft in PS nach der Norm DIN angegeben ist, und nicht unter 5,5, wenn diese Kraft in PS nach der Norm SAE « Gross » angegeben ist. In keinem Fall darf das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers, mit Ausnahme des Sattelanhängers, das höchstzulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges übersteigen. Wenn es sich jedoch um einen industriellen Traktor handelt, kann das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers das Eigengewicht des industriellen Traktors um höchstens 250% übersteigen, unter der Bedingung, dass das Aggregat der gekuppelten Fahrzeuge mit einer Dauerbremsanlage ausgerüstet ist und dass die Fahrzeuge in beladenem Zustand eine Geschwindigkeit von 25 Km pro Stunde nicht überschreiten. »

**Art. 2.** Das erste Satzglied des 4. Absatzes des abgeänderten Artikels 12 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Das höchstzulässige Gesamtgewicht des Anhängers darf das höchstzulässige Gesamtgewicht des Zugfahrzeuges um höchstens 40% übersteigen, unter der Bedingung: »

**Art. 3.** In Abweichung der in Artikel 25 enthaltenen Bestimmungen, gelten nachstehende Vorschriften für diejenigen Kraftfahrzeuge, die nach dem 30. Juni 1972 zum ersten Mal im Grossherzogtum Luxemburg immatrikuliert werden.

« Art. 25ter. Die Kraftfahrzeuge und die Fahrräder mit Hilfsmotor dürfen weder Rauch ausscheiden, welcher die Verkehrssicherheit gefährden oder die andern Verkehrsteilnehmer belästigen kann, noch Geräusche verursachen, welche die Verkehrsteilnehmer oder die Anwohner stören können.

Sie müssen mit einem Schalldämpfer versehen sein. Die Auspuffgase dürfen nur durch diese Vorrichtung entweichen. Sie muss genügend schalldämpfend, wirksam und dicht sein und nicht vom Fahrer während der Fahrt abgestellt werden können.

Diese Vorrichtung, deren Auspuffrohr nicht nach rechts gelegen sein darf, muss tadellos unterhalten sein, sodass ihre Wirksamkeit gleichwertig mit der einer neuen Vorrichtung bleibt.

In keinem Fall dürfen die Auspuffgase in das Fahrzeuginnere dringen und die mitgeführten Personen oder Tiere behindern oder gefährden.

Der offene Auspuff sowie jeder Eingriff zwecks Aufhebung oder Verminderung der Wirksamkeit des Schalldämpfers sind verboten.

Es ist verboten, mit einem Fahrzeug zu verkehren, dessen Motor ein übermässiges Geräusch verursacht.

Das vom Motor eines neuen Fahrzeuges verursachte Geräusch, das nach der Methode der Organisation Internationale de Normalisation (I.S.O.) gemessen wird, darf folgende Normen nicht übersteigen:

- a) 73 dB (A) für ein Fahrrad mit Hilfsmotor;
- b) 80 dB (A) für ein Motorrad, dessen Hubraum 125 ccm nicht übersteigt;
- c) 82 dB (A) für ein Personenkraftfahrzeug;
- d) 83 dB (A) für ein Motorrad, dessen Hubraum 125 ccm übersteigt;
- e) 84 dB (A) für einen Omnibus oder Touristenbus, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 Kg nicht übersteigt und für ein Kraftfahrzeug, das zur Güterbeförderung dient, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 Kg nicht übersteigt;
- f) 89 dB (A) für einen Omnibus oder Touristenbus, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 Kg übersteigt und für ein Kraftfahrzeug, das zur Güterbeförderung dient, dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 Kg übersteigt;
- g) 91 dB (A) für einen Omnibus oder Touristenbus, der mit einem Motor ausgerüstet ist, dessen Motorkraft 200 PS DIN oder 220 PS SAE erreicht oder übersteigt und für ein Kraftfahrzeug, das zur Güterbeförderung dient, das mit einem Motor ausgerüstet ist, dessen Motorkraft 200 PS DIN oder 220 PS SAE erreicht oder übersteigt und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 12.000 Kg übersteigt.

Für die seit mehr als einem Jahr in Betrieb befindlichen Fahrzeuge dürfen vorstehende Normen um 1 dB (A) erhöht werden. Die Vorschriften des vorhergehenden Absatzes sind nicht anwendbar auf die Spezialfahrzeuge der Armee und auf die Arbeitsmaschinen. »

**Art. 4.** Der abgeänderte Artikel 41 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955, wird durch einen vorletzten Absatz mit folgendem Text ergänzt:

« Die Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen mit einer Vorrichtung ausgerüstet sein, welche den Gebrauch aller Fahrtrichtungsanzeiger zugleich ermöglicht. In diesem Fall muss das Fahrzeug mit einem Spezialschalter sowie mit einer speziellen Kontrollampe ausgerüstet sein, die am Armaturenbrett angebracht ist und die dem Fahrer anzeigt, dass alle Fahrtrichtungsanzeiger zugleich in Gebrauch sind. Der gleichzeitige Gebrauch aller Fahrtrichtungsanzeiger ist erlaubt, wenn das Fahrzeug unter den Bedingungen und Umständen, die in nachstehendem Artikel 171 vorgesehen sind, auf der Fahrbahn stillsteht sowie während des Anhaltens zum Ein- oder Aussteigen der Schüler. In all diesen Fällen gebietet dieser Gebrauch Vorsicht für die andern Verkehrsteilnehmer. »

**Art. 5.** Der abgeänderte Artikel 41bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955, wird durch einen vorletzten Absatz mit folgendem Text ergänzt:

« Die Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger dürfen mit einer Vorrichtung ausgerüstet sein, welche den Gebrauch aller Fahrtrichtungsanzeiger zugleich ermöglicht. In diesem Fall, muss das Fahrzeug mit einem Spezialschalter sowie mit einer speziellen Kontrollampe ausgerüstet sein, die am Armaturenbrett angebracht ist und die dem Fahrer anzeigt, dass alle Fahrtrichtungsanzeiger zugleich in Gebrauch sind. Der gleichzeitige Gebrauch aller Fahrtrichtungsanzeiger ist erlaubt, wenn das Fahrzeug unter den Bedingungen und Umständen, die in nachstehendem Artikel 171 vorgesehen sind, auf der Fahrbahn stillsteht sowie während des Anhaltens zum Ein- oder Aussteigen der Schüler. In all diesen Fällen gebietet dieser Gebrauch Vorsicht für die andern Verkehrsteilnehmer. »

**Art. 6.** Artikel 42, 2 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen vorletzten Absatz mit folgendem Text ergänzt:

« Die Kraftfahrzeuge sowie deren Anhänger dürfen des weiteren mit einer oder zwei roten Nebelschlussleuchten versehen sein, deren oberste Lichtaustrittsfläche nicht mehr als 800 mm vom Boden entfernt sein darf. Wenn das Fahrzeug mit einer einzigen roten Nebelschlussleuchte ausgestattet ist, so muss dieselbe an der hinteren linken Seite wenigstens 100 mm von dem linken Bremslicht entfernt angebracht sein. Wenn das Fahrzeug mit zwei roten Nebelschlussleuchten ausgestattet ist, müssen diese

symmetrisch hinten auf jeder Seite in einer Entfernung von wenigstens 100 mm von den Bremslichtern angebracht sein. Die roten Nebelschlussleuchten müssen mit den Schlussleuchten parallel geschaltet sein. Der Gebrauch einer oder beider roten Nebelschlussleuchten muss dem Fahrer durch eine Spezialkontrolllampe am Armaturenbrett angezeigt werden. »

**Art. 7.** Paragraph 2 des Artikels 42bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen vorletzten Absatz mit folgendem Text ergänzt:

« Die Kraftfahrzeuge sowie deren Anhänger dürfen des weiteren mit einer oder zwei roten Nebelschlussleuchten versehen sein, deren oberste Lichtaustrittsfläche nicht mehr als 800 mm vom Boden entfernt sein darf. Wenn das Fahrzeug mit einer einzigen roten Nebelschlussleuchte ausgestattet ist, so muss dieselbe an der hinteren linken Seite wenigstens 100 mm von dem linken Bremslicht entfernt angebracht sein. Wenn das Fahrzeug mit zwei roten Nebelschlussleuchten ausgestattet ist, müssen diese symmetrisch hinten auf jeder Seite in einer Entfernung von wenigstens 100 mm von den Bremslichtern angebracht sein. Die roten Nebelschlussleuchten müssen mit den Schlussleuchten parallel geschaltet sein. Der Gebrauch einer oder beider roten Nebelschlussleuchten muss dem Fahrer durch eine Spezialkontrolllampe am Armaturenbrett angezeigt werden. »

**Art. 8.** Der zweite Absatz des Artikels 44bis des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Fahrzeuge, die im dringenden Dienst der Gendarmerie, der Polizei, der Armee, der Protection Civile und der Feuerwehr benutzt werden, sowie Sanitätswagen und Fahrzeuge, die zum Bluttransport bestimmt sind, dürfen vorne mit einem blauen Blinklicht versehen sein. Fahrzeuge, die als Abschleppwagen ausgerüstet sind, müssen mit einem orangefarbigem Blinklicht versehen sein, das Vorsicht gebietet. Fahrzeuge, die dem Strassendienst zugeteilt sind, welche mit oder ohne Ladung die in den vorerwähnten Artikeln 3,4,5, 6 und 12 festgelegten Höchstgewichte und Höchstausmasse überschreiten, dürfen vorne mit einem orangefarbigem Blinklicht versehen sein. Diese Lichter dürfen hinten am Fahrzeug wiederholt werden. Jedoch müssen die Fahrzeuge, die zur Güterbeförderung bestimmt sind und deren höchstzulässiges Gesamtgewicht 15.000 Kg übersteigt, mit wenigstens einem nach allen Seiten sichtbaren orangefarbigem Blinklicht versehen sein, wenn dieselben Explosivstoffe, flüssiges, komprimiertes oder gelöstes Gas oder brennbare Flüssigkeiten befördern. »

**Art. 9.** Der vorletzte Absatz des Artikels 45ter wird umgeändert und ergänzt wie folgt:

« Es ist verboten, an den im gegenwärtigen Abschnitt bezeichneten Fahrzeugen, andere Lichter und Begrenzungsleuchten anzubringen als diejenigen die dort vorgesehen sind. Jedoch dürfen die Fahrzeuge der Gendarmerie und der Polizei mit nichtblendenden Leuchttafeln ausgerüstet sein, mit der Aufschrift « Gendarmerie » oder « Polizei ». Die Fahrzeuge der Feuerwehr und des Rettungsdienstes, sowie die Fahrzeuge, die dem Strassenhilfsdienst zugeteilt sind, dürfen mit einer nichtblendenden Leuchttafel versehen sein, auf der ein Erkennungszeichen oder eine Aufschrift angebracht ist, welche den Spezialauftrag dieser Fahrzeuge kennzeichnet. »

**Art. 10.** Der vorletzte Absatz des abgeänderten Artikels 49 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

**Art. 11.** Artikel 54 unter 10 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist durch folgenden Text ersetzt:

« 10. *Türen und Notausgänge.*

Omnibusse und Touristenbusse müssen wenigstens drei unter allen Umständen benutzbare Ausgänge haben, zwei davon vorn, und einer hinten in der Rück- oder Seitenwand.

Omnibusse und Touristenbusse bis zu 24 ganzen Sitzplätzen, einschliesslich Führerplatz, müssen wenigstens mit einer Tür und zwei Notausgängen ausgerüstet sein. Diese Tür muss sich in der rechten Seitenwand des Fahrzeuges befinden.

Omnibusse und Touristenbusse von mehr als 24 ganzen Sitzplätzen müssen mit wenigstens zwei normalen Türen für die Fahrgäste und einem oder mehreren Notausgängen ausgerüstet sein.

Keine normale Tür für die Fahrgäste darf sich auf der linken Seite des Fahrzeuges befinden.

Der Fahrer muss über eine Zugangstür zu seinem Sitz verfügen, wenn es schwierig ist seinen Sitz durch eine normale Tür für Fahrgäste zu erreichen. Die normale Tür des Fahrers muss durch Handbetrieb betätigt werden können und einen leichten Zugang zu seinem Sitz gewährleisten. Diese Tür darf nicht als normale Tür für Fahrgäste dienen.

Die normalen Türen für die Fahrgäste müssen einen freien Durchlass von wenigstens 60 cm Breite und 160 cm Höhe gewähren. Handgriffe oder andere Einrichtungen, die das Ein- und Aussteigen der Fahrgäste erleichtern, müssen in unmittelbarer Nähe der Türen vorgesehen sein. Leicht zugängliche Trittbretter müssen angebracht werden, wenn sich der Fussboden mehr als 45 cm über dem Erdboden befindet.

Wenn ein Omnibus oder Touristenbus der zum Schülertransport dient mit einer Tür versehen ist die sich in der Rückwand befindet, so darf diese Tür sich nur von aussen öffnen lassen, es sei denn dieses Öffnen lasse sich vom Fahrersitz aus bewerkstelligen. »

**Art. 12.** Artikel 55 unter 3° des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ergänzt:

« Handelt es sich um eine Taxe, kann dieses Licht durch eine nichtblendende Leuchttafel von grüner Farbe ersetzt werden, welche die Aufschrift « Taxi » trägt und auf dem Dach des Fahrzeuges angebracht ist. Die Ausmasse dieser Tafel dürfen eine Breite von 300 mm und eine Höhe von 100 mm nicht überschreiten. Der untere Rand der Tafel muss sich weniger als 150 mm vom Dach, senkrecht von dieser Tafel aus gemessen, befinden. »

**Art. 13.** Der erste Absatz des Artikels 62 unter a) des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« a) Diese Fahrzeuge müssen mit zwei Erkennungstafeln versehen sein, die eine aus arabischen Ziffern bestehende Immatrikulationsnummer tragen. Die Immatrikulationsnummer kann ausserdem ein oder mehrere grosse lateinische Buchstaben begreifen, die mit denselben Ausmassen wie die Ziffern auf derselben Tafel aufgetragen sein müssen.

Die Buchstaben und Ziffern der nichtrückstrahlenden Tafeln müssen in weisser Farbe auf schwarzen Grund aufgemalt sein.

Falls die Tafeln rückstrahlend sind, muss die vordere Tafel die Buchstaben und Ziffern in scharzer Farbe auf weiss-gelbem Grund und die hintere Tafel in scharzer Farbe auf gelbem Grund tragen. Diese Buchstaben und Ziffern dürfen nicht rückstrahlend sein. »

**Art. 14.** Der zweite Absatz des Artikels 68 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

**Art. 15.** Der abgeänderte Artikel 70 unter 4° des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ergänzt:

« Falls es sich um ein Fahrzeug handelt, welches der speziellen Steuerordnung unterliegt, die durch das grossherzogliche Reglement vom 24. Dezember 1969 vorgesehen ist, welches die Fahrzeugsteuer von verschiedenen Klassen von Kraftfahrzeugen festsetzt, die notwendigerweise beschränkt gebraucht werden, muss der Fahrer jedoch ein Fahrtenblatt aus dem von der Steuerverwaltung ausgestellten Kontrollblock, sichtbar an der Windschutzscheibe anbringen, nachdem es vorschriftsmässig für den Tag der Benutzung ausgefüllt wurde; »

**Art. 16.** Der dritte Absatz des abgeänderten Artikels 72 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird abgeändert und ergänzt wie folgt:

« Unbeschadet der Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes und ausser einer vom Verkehrsminister in Ausnahmefällen zu erteilenden Dispens, ist es jedem Fahrer verboten, während einer Periode

von 24 Stunden, länger als 9 Stunden oder innerhalb der seiner Arbeitsschicht im Hauptberuf vorangehenden 4 Stunden oder der ihr folgenden 8 Stunden, eines der nachstehend aufgezählten Fahrzeuge zu führen:

- 1° ein Kraftfahrzeug das zur Güterbeförderung bestimmt ist und dessen höchstzulässiges Gesamtgewicht 3.500 Kg übersteigt;
- 2° einen Omnibus oder einen Touristenbus;
- 3° eine Taxe oder einen Mietwagen;
- 4° ein Kraftfahrzeug, das zum Fahrunterricht oder zum Ablegen der praktischen Fahrprüfung dient. »

**Art. 17.** Der drittletzte Absatz des abgeänderten Artikels 72 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Den Fahrern der vorerwähnten Kraftfahrzeuge sowie den Fahrlehrern, die beauftragt sind Fahrschulunterricht zu erteilen, ist es untersagt, alkoholische Getränke während der Zeitdauer ihres Dienstes zu sich zu nehmen. »

**Art. 18.** Absatz 2) des abgeänderten Artikels 84 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« 2) Seine Lehrzeit im Fahrlehrerberuf gemäss den Bestimmungen des grossherzoglichen Beschlusses vom 8. Oktober 1945 über die Lehrzeit unter einem in der Handwerkerkammer eingeschriebenen Lehrvertrag abgeschlossen haben oder den Nachweis über eine gleichwertige Ausbildung erbringen.

**Art. 19.** Der erste Absatz des abgeänderten Artikels 87 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Der Kandidat, der zur theoretischen und praktischen Prüfungszwecks Erlangung eines Führerscheines der Klasse C zugelassen werden will, muss den Bestimmungen des Artikels 80 Genüge leisten und einen theoretischen und praktischen Fahrschulunterricht von wenigstens einem Monat bei einem anerkannten Fahrlehrer abgeschlossen haben. Der praktische Fahrschulunterricht während dieses Monats muss sich wenigstens auf 10 Lernperioden zu je einer Stunde erstrecken, wenn der Kandidat noch nicht Inhaber eines Führerscheines der Klasse B ist. »

**Art. 20.** Die Bestimmungen des abgeänderten Artikels 93 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 betreffend den « Motor » werden durch folgenden Text ersetzt:

« Motor:	{	Zylinderzahl: .....	(10)
		Bohrung: .....	mm (11)
		Hub: .....	mm (12)
		Hubraum: .....	cm <sup>3</sup> (13)
		Leistung in PS (SAE-GROSS) .....	(14) »

**Art. 21.** Paragraph 2) des abgeänderten Artikels 95 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Absatz ergänzt:

« Die Ausgabe eines Fahrzeugausweises für ein Kraftfahrzeug, das bereits im Ausland immatrikuliert war und das den Eigentümer oder Halter wechselt, unterliegt ausserdem der Vorlage einer Bescheinigung, dass das Fahrzeug dem Prototyp derselben Marke und desselben Typs entspricht, der Gegenstand des Zulassungsprotokolls ist, das vom zuständigen belgischen oder holländischen Ministerium aufgestellt wurde. Diese Bescheinigung muss vom Hersteller des Fahrzeuges oder von seinem offiziellen Generalvertreter herrühren. Die Bestimmungen des gegenwärtigen Absatzes sind weder anwendbar auf landwirtschaftliche Traktoren noch auf selbstfahrende Arbeitsmaschinen noch auf Motorräder. »

**Art. 22.** Der erste Absatz des Paragraphen 3) des abgeänderten Artikels 95 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« 3) Der Fahrzeugsausweis wird erst ausgestellt nach Ueberprüfung des Fahrzeuges und nachdem festgestellt wurde, dass, in Bezug auf die Bestimmungen betreffend einerseits die Zollabgaben und die bei der Einfuhr zu beachtenden Verbots- Einschränkungs- und Kontrollmassnahmen, sowie andererseits in Bezug auf die Mehrwertsteuer, das Fahrzeug sich hierlands rechtmässig in Ordnung befindet. »

**Art. 23.** Die Vorschriften unter B) des Paragraphen 3) des abgeänderten Artikels 95 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Text ersetzt:

« B) Hinsichtlich der Bestimmungen über die Mehrwertsteuer, das eine oder andere der nachstehend aufgeführten Dokumente:

- a) die Steuerquittung;
- b) die Rechnung oder ein Dokument, das diese ersetzt, die auszustellen sind gemäss den Bestimmungen des Artikels 2 des grossherzoglichen Reglementes vom 19. Dezember 1969, das in Ausführung des Artikels 56, § 2 des Gesetzes vom 5. August 1969 über die Mehrwertsteuer erlassen wurde;
- c) eine von der Enregistrementsverwaltung ausgestellte Steuerbefreiungsbescheinigung; »

**Art. 24.** Der zweite Absatz des Artikels 106 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Bei Glatteis und anhaltenden Regenfällen sowie bei bedeutenden Schneemassen haben der Bezirksingenieur und der Distriktskommissar, jeder soweit es ihn betrifft, das Recht:

- a) den Verkehr zeitweilig zu untersagen;
- b) die pro Achse zugelassene Höchstbelastung vorzuschreiben. »

**Art. 25.** Artikel 107, unter 51 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« 51. Strasse mit Vorfahrt.

Das Verkehrszeichen « Strasse mit Vorfahrt » zeigt den Führern von Fahrzeugen und Tieren eine Fahrbahn an, auf der sie Vorfahrt haben in der Durchfahrt der sich folgenden Kreuzungen, Gabelungen oder Einmündungen, die durch diese Fahrbahn und die darauf einmündenden oder sie kreuzenden Fahrbahnen gebildet werden.

Dieses Verkehrszeichen wird am Anfang der Strasse mit Vorfahrt aufgestellt. Es muss ausserhalb der Ortschaften, nach und, innerhalb der Ortschaften, vor jeder Kreuzung, Gabelung oder Einmündung einer solchen Strasse mit einer anderen, durch ein entsprechendes verkleinertes Verkehrszeichen wiederholt werden. Wenn genanntes Verkehrszeichen zusammen mit der unter nachfolgendem d) aufgeführten Verkehrstafel gebraucht wird, wird es vor der Kreuzung, Gabelung oder Einmündung aufgestellt. »

**Art. 26.** Der vierte Absatz des Artikels 108 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird abgeändert und ergänzt wie folgt:

« Die Träger der Verkehrszeichen müssen weiss gestrichen sein. Jedoch müssen die Träger der Verkehrszeichen 22, 23 und 25 abwechselnd weiss und rot gestrichen sein; diejenigen der Verkehrszeichen 40 a), die durch eine Spezialtafel mit der Aufschrift « sauf avec disque » ergänzt sind, müssen in etwa 1.80 Meter Höhe durch einen blauen Streifen gekennzeichnet sein.»

**Art. 27.** Die beiden letzten Absätze des Artikels 111 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Text ersetzt:

« Unterlässt es eine Gemeinde, das Verkehrszeichen 22 oder 23 an einer Kreuzung, Gabelung oder Einmündung einer öffentlichen Strasse mit einer der nacherwähnten Strassen sowie das Verkehrszeichen 20 oder 51 auf diesen selben Strassen aufzustellen, so übernimmt die Bauverwaltung auf Kosten der Gemeinde das Aufstellen dieser Verkehrszeichen, deren Befolgen ohne weiteres obligatorisch wird:

1. Grosse internationale Verkehrsstrassen:
  - a) E 9: Steinfort — Luxemburg — Frisingen;
  - b) E 42: Remich — Luxemburg — Echternach.

## 2. Andere Strassen:

- a) Nr. 1: Luxemburg — Trier;
- b) Nr. 4: Luxemburg — Esch-Alzette;
- c) Nr. 5: Luxemburg — Longwy;
- d) Nr. 7: Luxemburg — Diekirch;
- e) Nr. 15: Ettelbrück — Bastogne;
- f) Nr. 16: Diekirch — Stavelot.

Im Innern der Ortschaften, falls Ortslage und Sicherheit der Verkehrsteilnehmer es rechtfertigen, kann die Vorfahrt, welche für die in vorhergehendem Absatz erwähnten Strassen gilt, abgeändert werden.

Unterlässt es eine Gemeinde, die in den Artikeln 107 bis 110 vorgesehenen und durch die Gestaltung der Örtlichkeit sowie die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer gebotenen Verkehrszeichen aufzustellen, so übernimmt die Bauverwaltung auf Kosten der Gemeinde das Aufstellen dieser Verkehrszeichen, deren Befolgen ohne weiteres obligatorisch ist. »

**Art. 28.** Paragraph 1 des Artikels 118 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen letzten Absatz mit folgendem Text ergänzt:

« Die Führer von Gendarmerie- und Polizeifahrzeugen, die ihr Annähern mittels des in vorstehendem Artikel 39 vorgesehenen Spezialwarnapparates oder des in vorstehenden Artikeln 44 und 44bis vorgesehenen blauen Blinklichtes ankündigen, können, falls ihr Dienst dies erfordert, die Fahrbahmitte oder die linke Fahrbahn benutzen, unter der Bedingung, dass den Anforderungen der Verkehrssicherheit Rechnung getragen wird. »

**Art. 29.** Artikel 135 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 ist abgeschafft.

**Art. 30.** Die Absätze 3 und 4 sub A des Artikels 136 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 werden durch folgenden Text ersetzt:

« 3. Die Vorfahrt gehört weder dem Verkehrsteilnehmer, der auf einer Fahrbahn mit den Verkehrszeichen 22 (Vorfahrt abtreten) oder 23 (Halt an der Kreuzung) oder 24 (Allgemeines Fahrverbot) fährt, noch dem Verkehrsteilnehmer, der einen Privatweg, der dem öffentlichen Verkehr nicht zugelassen ist oder einen Feldweg befährt;

4. die Vorfahrt gehört dem Verkehrsteilnehmer nicht, der in der verbotenen Richtung auf einer Fahrbahn fährt, die mit dem Verkehrszeichen 25 (Einfahrt verboten für alle Fahrzeuge) versehen ist. »

**Art. 31.** Der erste Absatz des Artikels 142 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« An Fussgängerüberwegen, die durch parallel zur Strassenachse gezogenen Streifen begrenzt sind und eventuelle in Entfernung durch das in Artikel 107 unter 18 vorgesehene Verkehrszeichen oder in unmittelbarer Nähe durch eine blaue Tafel, die in einem weissen Dreieck in schwarz das Symbol eines Fussgängers trägt, gekennzeichnet sind, dürfen die Fahrzeugführer sich nur mit mässiger Geschwindigkeit nähern, damit sie die Fussgänger, die normal weitergehen, nicht behindern. Nötigenfalls müssen die Fahrzeugführer anhalten, um die Fussgänger vorbeizulassen. »

**Art. 32.** Der vierte Absatz unter A des abgeänderten Artikels 144 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« 4° Bei dichtem Nebel oder starken Schnee- oder Regenfällen, welche die Sicht auf weniger als 100 m herabsetzen, müssen die Scheinwerfer mit Abblendlicht anstatt der Scheinwerfer mit Fernlicht oder der Lampen mit Standlicht benutzt werden. Die Scheinwerfer mit Abblendlicht dürfen durch die in den Artikeln 42 und 42bis, 1 unter c) vorgesehenen Nebelscheinwerfer ersetzt oder ergänzt werden.

Die Nebelscheinwerfer dürfen nur bei Nebel oder bei Schnee- oder Regenfällen gleichzeitig mit den Schlussleuchten benutzt werden, ohne dass zur gleichen Zeit die Scheinwerfer mit Fernlicht brennen. »

**Art. 33.** Der Paragraph C des abgeänderten Artikels 144 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen zweiten Absatz mit folgendem Text ergänzt:



« Die in den Artikeln 42 und 42bis vorgesehenen roten Nebelschlussleuchten dürfen nur bei dichtem Nebel, der die Sicht auf weniger als 50 m herabsetzt, benutzt werden und zwar gleichzeitig mit den Schlussleuchten. »

**Art. 34.** Der zweite Absatz des abgeänderten Artikels 145 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ersetzt:

« Nichtsdestoweniger müssen bei dichtem Nebel oder starken Schnee- oder Regenfällen welche die Sicht auf weniger als 100 m herabsetzen, die vorerwähnten Kraftfahrzeuge, falls sie ausserhalb einer Ortschaft anhalten oder stationieren, vorne durch die Scheinwerfer mit Abblendlicht oder durch die Nebelscheinwerfer oder gleichzeitig durch diese Lichter kenntlich gemacht sein. Sind diese Fahrzeuge oder ihre Anhänger hinten mit einer oder zwei roten Nebelschlussleuchten ausgerüstet, so ist der Gebrauch dieser Leuchten ebenfalls bei dichtem Nebel, der die Sicht auf weniger als 50 m herabsetzt, erlaubt und zwar gleichzeitig mit den Schlussleuchten. »

**Art. 35.** Der abgeänderte Artikel 166 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgende Vorschrift ergänzt:

« 18° längs der Laderampen. »

**Art. 36.** Der erste Absatz des Artikels 170 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgende zwei Absätze ersetzt:

« Es ist den Fahrern verboten, ihre Fahrzeuge zu verlassen, ohne die nötigen unfallverhütenden Vorsichtsmassnahmen getroffen zu haben.

Wenn der Fahrer das Kraftfahrzeug verlässt, muss er dessen Motor abstellen. Diese Vorschrift bezieht sich weder auf Fahrzeuge, deren laufender Motor den Betrieb der auf dem Fahrzeug aufgebauten Apparate gewährleistet, noch auf Fahrzeuge, deren Fahrer eine Verteilung von Tür zu Tür vornimmt, unter der Bedingung jedoch, dass die Vorschriften des vorhergehenden Absatzes befolgt werden. »

**Art. 37.** Der zweite Absatz des abgeänderten Artikels 176 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch folgenden Text ergänzt:

« Die Klasse E 1 kann auf Antrag hin und ohne Kosten auf die Führerscheine der Klasse B, C, D oder F die vor dem 1. April 1970 ausgestellt wurden, eingetragen werden. »

**Art. 38.** Der abgeänderte Artikel 176 des vorerwähnten grossherzoglichen Beschlusses vom 23. November 1955 wird durch einen letzten Absatz mit folgendem Text ergänzt:

« Die Führerscheine « Fahrlehrer-Anwärter », die vor dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Reglementes ausgestellt wurden, können für eine Dauer von drei Jahren verlängert werden. »

**Art. 39.** Unser Verkehrsminister, Unser Minister der Oeffentlichen Arbeiten, Unser Aussenminister, Unser Justizminister, Unser Finanzminister, Unser Innenminister und Unser Minister der Oeffentlichen Macht sind jeder, soweit es ihn betrifft, mit der Ausführung des gegenwärtigen Reglementes betraut, das einen Monat nach seiner Veröffentlichung im Mémorial in Kraft treten wird.

Château de Berg, den 23. Dezember 1971

*Der Verkehrsminister,*

**Marcel Mart**

*Der Minister der Oeffentlichen Arbeiten,*

**Jean-Pierre Buchler**

*Der Finanzminister,*

**Pierre Werner**

*Der Minister der Justiz,*

*des Innern und der Oeffentlichen Macht,*

**Eugène Schaus**

*Der Aussenminister,*

**Gaston Thorn**

**Règlement ministériel du 3 janvier 1972 modifiant et codifiant la réglementation relative aux primes accordées dans l'intérêt de l'habitat.**

*Le Ministre de la Famille, de la Jeunesse et de la Solidarité Sociale,  
Le Ministre des Finances,*

Considérant que les mesures existantes destinées à favoriser l'accèsion à la propriété immobilière exigent la revision de certaines dispositions dans l'intérêt des bénéficiaires des primes de construction et d'acquisition;

Considérant qu'il échet de relever le montant des primes en faveur de certaines catégories de personnes et notamment des familles nombreuses;

Considérant qu'il échet de codifier les dispositions en faveur de l'accèsion à la propriété immobilière;

Vu l'article 13.5.51.00 du Budget de l'Etat pour l'exercice 1972;

Arrêtent:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Dans le cadre des crédits budgétaires il est accordé par l'Etat soit pour la construction soit pour l'acquisition dans le pays d'un logement une prime de construction ou d'acquisition dans la limite et sous les conditions ci-après déterminées.

### 1. Dispositions générales

**Art. 2.** La prime est accordée aux personnes de nationalité luxembourgeoise et aux ressortissants des autres pays membres de la Communauté Economique Européenne résidant au Grand-Duché de Luxembourg.

Les ressortissants d'autres pays ne pourront bénéficier des avantages du présent règlement qu'après avoir habité au Grand-Duché depuis au moins trois années consécutives. Il suffit que la condition soit remplie dans le chef d'un des conjoints. La prime est allouée si l'épouse du requérant étranger a possédé avant son mariage la nationalité d'un des pays visés à l'alinéa premier ci-dessus.

**Art. 3.** Entrent en ligne de compte pour l'octroi d'une prime de construction ou d'acquisition seulement les maisons construites suivant les normes admissibles dans le pays en matière de logement et dont la surface utile d'habitation est pour les maisons unifamiliales d'au moins 65 mètres carrés, sans toutefois dépasser 140 mètres carrés. Pour les appartements par copropriété divise, ces surfaces sont de 75 mètres carrés pour le minimum et de 120 mètres carrés pour le maximum.

La surface ainsi déterminée est à augmenter de 10 mètres carrés

a) pour tout enfant à charge du bénéficiaire, à partir du troisième, âgé de moins de 21 ans,

b) pour tout ascendant vivant dans le ménage commun, lorsque ce ménage compte plus de quatre personnes.

Si la présence au foyer d'un enfant ou d'une personne handicapée exige en raison de son état physique des conditions de logement spéciales, la surface utile d'habitation déterminée ci-dessus pourra être augmentée de 10 mètres carrés.

Comme surface utile d'habitation il y a lieu de considérer la surface des logements mesurés à l'intérieur des murs extérieurs, y non compris caves, garage, greniers, ateliers ou autres dépendances et, dans les maisons à plusieurs logements, tous les espaces communs. Sont comprises les mansardes dont l'espace est formé ou peut être formé par des cloisons allant du plancher au plafond ou à la toiture, s'élevant au moins à 1,50 m au-dessus du sol et disposant d'un accès normal et d'une fenêtre d'au moins 0,50 sur 0,75 mètre.

Pour l'octroi d'une prime de construction la hauteur des autres pièces doit être d'au moins 2,50 mètres.

Sous peine de restitution de la prime et sauf dispense à accorder par la commission prévue à l'article 10 ci-dessus les locaux accessoires ne pourront être transformés en locaux d'habitation pendant un délai de 10 ans à partir de l'occupation.

**Art. 4.** La prime n'est accordée qu'aux conditions de revenu et de fortune suivantes:

1) Le requérant doit disposer, dans la période visée au dernier alinéa de cet article, d'un revenu imposable inférieur à 137.500 frs, déterminé suivant les articles 1<sup>er</sup> à 7 de la loi du 4 décembre 1967 concernant l'impôt sur le revenu des personnes physiques et des collectivités.

Ce chiffre de 137.500 francs est à majorer de 5.500,— frs pour chaque enfant de moins de 18 ans se trouvant légalement à charge de l'intéressé. A partir du troisième enfant la majoration sera de 10.000 francs.

En cas d'imposition par voie d'assiette, le revenu imposable est celui établi par l'Administration des Contributions en vue de la perception de l'impôt sur le revenu. Est à prendre en considération à titre de revenu imposable, lorsque le salarié n'est pas soumis à l'imposition par voie d'assiette, son salaire brut, y compris celui de son conjoint, diminué des frais d'obtention et des dépenses spéciales et augmenté des autres revenus dont il dispose avec son conjoint.

Si l'épouse a cessé définitivement toute occupation professionnelle ou salariée au plus tard 3 ans depuis l'occupation de la maison, son revenu sera déduit du revenu imposable pour l'application des présentes dispositions.

Une prime réduite à 50% du montant de celle due en vertu de l'article 14 ci-après est allouée aux personnes dont le revenu dépasse jusqu'à 10% le maximum du revenu déterminé suivant les dispositions qui précèdent.

L'exercice fiscal qui est à prendre en considération pour la détermination du revenu et de la fortune imposable est celui de l'année qui précède la date du commencement des travaux de construction ou celle de l'acte authentique documentant l'acquisition du logement.

S'il en résulte un avantage quant à l'octroi de la prime, il pourra être tenu compte soit de l'une ou de l'autre des deux années subséquentes, soit d'une moyenne de trois exercices consécutifs à choisir parmi les années de référence et les deux années précédentes.

2) La fortune imposable du requérant ne doit pas dépasser le chiffre de 500.000 francs établi pour le calcul de l'impôt sur la fortune.

Les chiffres visés sub 1 et 2 ci-dessus correspondent au nombre-indice de base cent de l'indice pondéré des prix à la consommation, ils seront augmentés ou diminués de cinq pour cent suivant que, par rapport au nombre indice rattaché à la base de 1948, cet indice accuse une hausse ou une baisse de cinq points.

3) Le requérant ne doit pas être propriétaire d'un logement, à moins que ce logement n'ait qu'une valeur minimale et qu'en raison de son état ou du lieu de sa situation, il ne réponde pas aux besoins normaux d'habitation du propriétaire.

**Art. 5.** La prime pourra être refusée en tout ou en partie lorsque

a) le patrimoine de l'intéressé dépasse, à l'exclusion du mobilier, les deux tiers du coût de la construction; dans la proportion prédite, les éléments de fortune qui constituent la base de l'activité professionnelle et du revenu ne seront pas pris en considération.

b) il est prévisible que la charge financière de la construction ou de l'acquisition pourra, eu égard notamment à des espérances successorales de l'impétrant ou de son épouse, être réduite par l'apport de moyens propres dans le délai de 10 ans à partir de l'octroi de la prime.

Au cas où ces prévisions ne se réaliseraient pas dans un délai de 10 ans, une demande en révision de la décision relative à l'octroi de la prime pourra être introduite, sans préjudice de la prescription prévue à l'article 9 ci-dessous.

**Art. 6.** Les primes prévues au présent règlement ne peuvent être cumulées dans le chef du même bénéficiaire.

Elles ne peuvent être accordées qu'une seule fois par maison et par personne, sauf si la prime obtenue antérieurement a été remboursée intégralement avec les intérêts à 5,50% l'an ou si le bénéficiaire a été dispensé du remboursement.

Toutefois l'octroi d'une prime d'acquisition n'exclura pas du bénéfice de la prime pour améliorations hygiéniques.

**Art. 7.** La maison, pour laquelle une prime a été accordée, doit, sous peine de restitution de celle-ci, être occupée de façon permanente par le bénéficiaire pendant un délai de dix ans depuis l'achèvement ou l'acquisition de la maison. Le bénéficiaire d'une prime pourra à tout moment être dispensé de l'occupation effective de la maison, aux conditions et moyennant les garanties à fixer dans chaque cas spécial. Toutefois pendant la période de non-occupation, les effets se rattachant à l'occupation du logement restent suspendus.

Le bénéficiaire de la prime est autorisé à louer la partie de la maison dépassant ses besoins personnels et même la totalité, en cas de dispense de l'occupation prévue à l'alinéa qui précède.

Sauf le cas du décès du chef de famille, la maison pour laquelle une prime a été allouée ne pourra être aliénée pendant un délai qui prendra fin 10 ans après l'occupation effective par le bénéficiaire.

**Art. 8.** En cas d'exigibilité de la prime, celle-ci est restituée au Trésor avec les intérêts au taux de 5,5% l'an à partir du jour de l'octroi de la prime jusqu'à la date du remboursement. Le Trésor jouit de l'hypothèque légale pour sûreté de la restitution de la prime de construction, conformément à l'article 8 de la loi du 26 mai 1954 modifiant et complétant les lois des 13 juillet 1949 et 23 avril 1951 relatives à l'octroi de prêts à taux réduit en vue de la construction ou de l'acquisition d'habitations à bon marché.

Sous réserve de l'approbation du Ministre ayant le logement social dans ses attributions, la Commission prévue à l'article 10 ci-après pourra dispenser de la restitution totale ou partielle de la prime devenue exigible en cas d'aliénation de la maison, compte tenu des circonstances dans lesquelles l'aliénation s'est faite et notamment eu égard au prix réalisé en cas de vente. Il en est de même lorsque la prime sera devenue remboursable en contravention des dispositions prévues au dernier alinéa de l'article 3 ci-dessus.

**Art. 9.** Sans préjudice des dispositions prévues à l'article 4 sub 1) alinéa 4 et à l'article 11, les primes prévues au présent règlement se prescrivent par un an, pour les primes de construction à partir du jour de l'occupation effective par le propriétaire et pour les primes d'acquisition à partir du jour de l'acte notarié constatant l'acquisition de la maison.

**Art. 10.** Les demandes en obtention d'une prime dans l'intérêt de l'habitat sont à adresser avec les pièces à l'appui à la Caisse d'Épargne de l'État, Service des Primes de construction, qui en fera l'instruction.

Les décisions concernant l'octroi, le refus ou la restitution des primes seront prises par une commission comprenant un délégué du Ministère ayant le logement social dans ses attributions et un représentant du Comité de Direction de la Caisse d'Épargne de l'État. Les décisions d'octroi d'une prime seront soumises pour approbation au Ministre compétent en matière de logement social.

Toute demande en vue de l'octroi d'une prime de construction ou d'acquisition, accompagnée des plans de la nouvelle construction, doit, sous peine de rejet, être soumise au service chargé de l'instruction des demandes auprès de la Caisse d'Épargne de l'État avant le commencement des travaux de construction ou avant la conclusion de l'acte notarié d'acquisition, sauf cas de force majeure à motiver par l'impétrant et souverainement apprécié par la commission prévue à l'alinéa qui précède.

**Art. 11.** Les demandes en vue de l'octroi d'une prime de construction ou d'acquisition pourront être réexaminées quant à la surface utile d'habitation et au revenu cadastral si dans un délai de 5 ans à partir du jour de l'occupation effective du logement la composition de la famille de l'impétrant a changé.

Si, entretemps, les conditions de surface sent remplies, la prime est calculée quant à la situation de revenu et au montant de la prime suivant les dispositions applicables au moment de la construction ou de l'acquisition du logement. La présente disposition s'applique aux logements dont le commencement des travaux de maçonnerie ou la date de la passation de l'acte d'acquisition est postérieure au 1<sup>er</sup> octobre 1967.

**Art. 12.** En cas de déclaration inexacte ou incomplète faite sciemment en vue de bénéficier du présent règlement, la prime sera refusée, et si elle est déjà liquidée, le remboursement en sera demandé avec les intérêts conformément à l'article 8 ci-avant.

## 2. Primes de construction

**Art. 13.** La prime de construction s'élève à 38.000,— francs. Elle est majorée de 15.000 frs si le revenu du requérant est inférieur à 77.500 francs; 10.000 frs si le revenu est compris entre 77.500 et 97.500 frs 5.000 frs si le revenu est compris entre 97.500 et 117.500 frs.

La prime ainsi calculée est majorée à titre de supplément familial de 15.000 francs si le requérant a 2 enfants à charge, 40.000 francs s'il a 3 enfants à charge, 70.000 francs s'il a 4 enfants à charge.

A partir du cinquième enfant le supplément familial de 70.000 frs sera augmenté de 30.000 frs pour chaque enfant en plus.

Sont à considérer comme enfants à charge au sens du présent règlement, les enfants âgés de moins de 18 ans à la date du commencement des travaux de construction ou à la date de l'acte notarié constatant l'acquisition de la maison et pour lesquels le bénéficiaire touche les allocations familiales. S'il naît au bénéficiaire d'une prime, dans les 300 jours qui suivent la date de l'occupation effective d'une nouvelle construction ou la date de l'acte authentique documentant l'acquisition de la maison, un ou deux enfants, il obtiendra la prime à laquelle il aurait eu droit si la condition relative au nombre des enfants avait été remplie lors de l'occupation ou lors de la passation de l'acte.

Les montants de revenu ci-dessus correspondent au nombre-indice de base cent de l'indice pondéré des prix à la consommation; ils seront augmentés ou diminués de cinq pour cent suivant que, par rapport au nombre-indice rattaché à la base de 1948, cet indice accuse une hausse ou une baisse de cinq points. Le revenu visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> ci-dessus est celui déterminé à l'article 4 sub 1, alinéa 6 du présent règlement.

**Art. 14.** L'acquéreur d'une maison nouvellement construite par un tiers pourra toucher la prime de construction pourvu qu'il en soit le premier occupant.

**Art. 15.** La Société Nationale des Habitations à Bon Marché et les communes pourront toucher la prime de construction, y non compris le supplément pour revenu modeste et les suppléments pour charge d'enfants, quitte à bonifier la prime lors de la fixation du prix de vente à l'acquéreur.

Le supplément pour revenu modeste et le supplément pour charge d'enfants reviendront à l'acquéreur.

## 3. Primes d'acquisition

**Art. 16.** La prime d'acquisition est allouée au requérant qui a au moins un enfant de moins de 18 ans à charge pour lequel il touche les allocations familiales.

La prime s'élève à 15.000 frs si le requérant a un enfant à charge et à 30.000 frs s'il a deux enfants à charge.

Si le requérant a plus de deux enfants à charge, le montant de la prime d'acquisition est le même que celui de la prime de construction, y compris la majoration pour revenus modestes et le supplément familial, sans qu'il puisse cependant dépasser 30% du prix d'acquisition du logement.

Une prime d'acquisition égale à la prime de construction est cependant allouée à une veuve non remariée qui a deux enfants à charge. Il en est de même, indépendamment du nombre d'enfants, de ceux qui touchent une rente correspondant à une incapacité de travail d'au moins 50%, soit de la part de l'Office des Dommages de Guerre, soit de la part de l'Assurance-Accidents, soit de la part de l'Assurance-Invalidité.

Sont applicables à la prime d'acquisition les alinéas 4 et 5 de l'article 13 ci-avant.

**Art. 17.** En cas de dépassement de la surface utile d'habitation prévue à l'article 3 ci-avant, la prime d'acquisition pourra cependant être allouée si le revenu cadastral de la maison n'excède pas 300 francs au cas où il s'agit d'une maison construite avant le 1<sup>er</sup> janvier 1945.

Dans le cas où l'acquéreur a au moins trois enfants de moins de 21 ans à charge, le revenu cadastral pourra atteindre 425 francs au maximum, si la maison répond aux besoins de logement de l'acquéreur.

La présente disposition s'applique aux maisons acquises après le 1<sup>er</sup> octobre 1967.

#### 4. Dispositions transitoires

**Art. 18.** Les dispositions du présent règlement s'appliquent aux logements dont le commencement des travaux de maçonnerie ou la date de l'acte d'acquisition est postérieur au 1<sup>er</sup> janvier 1972.

Pour les logements construits ou acquis avant le 1<sup>er</sup> janvier 1972, les dispositions prises antérieurement resteront en vigueur.

**Art. 19.** Sans préjudice des dispositions de l'article 18 alinéa 2, toutes les dispositions antérieures contraires au présent règlement sont abrogées.

Sont abrogés également le règlement ministériel du 2 janvier 1963 modifiant et complétant l'arrêté ministériel du 15 juin 1959 concernant la réglementation relative aux primes accordées dans l'intérêt de l'habitat et le règlement ministériel du 1<sup>er</sup> juin 1963 relatif à l'épargne-construction.

A titre transitoire les personnes ayant entamé les travaux de construction de leur maison ou ayant passé l'acte authentique d'acquisition avant le 1<sup>er</sup> janvier 1972 continueront à toucher la prime de construction additionnelle jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1973.

**Art. 20.** Le présent règlement sera publié au Mémorial.

Luxembourg, le 3 janvier 1972

*Le Ministre de la Famille  
et de la Solidarité Sociale,*  
**Madeleine Frieden-Kinnen**  
*Le Ministre des Finances,*  
**Pierre Werner**

#### **Arrêté grand-ducal du 14 janvier 1972 approuvant les modifications du 22 décembre 1971 apportées à l'article 20 des statuts de l'établissement d'assurance contre la vieillesse et l'invalidité.**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, etc., etc., etc.;

Vu l'arrêté grand-ducal du 26 juillet 1929, portant approbation des statuts de l'établissement d'assurance contre la vieillesse et l'invalidité;

Vu la résolution de la commission de l'établissement d'assurance contre la vieillesse et l'invalidité, réunie à Luxembourg, le 22 décembre 1971, et modifiant l'article 20 des statuts de l'établissement d'assurance contre la vieillesse et l'invalidité;

Vu l'article 245 du code des assurances sociales;

Sur le rapport de Notre ministre du travail et de la sécurité sociale et après délibération du gouvernement en conseil;

Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Les modifications de l'article 20 des statuts de l'établissement d'assurance contre la vieillesse et l'invalidité, adoptées le 22 décembre 1971 par la commission, sont approuvées et publiées avec la présente au Mémorial.

La présente mesure sort ses effets à partir de l'année 1971.

**Art. 2.** Notre ministre du travail et de la sécurité sociale est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Palais de Luxembourg, le 14 janvier 1972

**Jean**

*Le Ministre du Travail  
et de la Sécurité sociale,*

**Jean Dupong**

**Statuts réglementaires de l'établissement d'assurance contre la vieillesse et l'invalidité.**  
Modifications statutaires du 22 décembre 1971 de l'article 20 approuvées par arrêté grand-ducal du 14 janvier 1972.

**Art. 20.** Pour tenir indemnes les délégués appartenant aux organes de l'établissement d'assurance de leurs déboursés lorsqu'ils remplissent leurs fonctions, il est alloué par séance

- 1) 600 — fr. à chaque délégué prenant part à une réunion de la commission ou du comité-directeur;
- 2) 300 — fr. à chaque délégué assistant à une réunion de toute autre commission et sous-commission instituées par la commission ou le comité-directeur.

Les montants préindiqués comprennent l'indemnité pour perte de temps ou privation de salaire à allouer aux délégués.

Dans les cas où les délégués-assurés justifient d'une perte de salaire supérieure à la somme à laquelle ils ont droit, l'indemnité sera du montant de la perte effectivement subie.

Quant aux frais de voyage tout délégué qui, pour remplir les devoirs découlant de son mandat, se déplace en voiture privée, soit de sa résidence officielle, soit de son lieu de travail, a droit à une indemnité kilométrique de 4,— fr. La distance à mettre en compte doit être supérieure à 3 km et est à établir d'après la carte officielle des distances.

Pour les voyages effectués en chemin de fer le remboursement du billet de 1<sup>re</sup> ou de 2<sup>e</sup> classe est prévu et pour ceux qui sont effectués en autobus, le prix du ticket de voyage est remboursé.

La présente mesure sort ses effets à partir de l'année 1971.

**Règlement grand-ducal du 21 janvier 1972 modifiant le règlement grand-ducal du 13 avril 1970 portant désignation des emplois du cadre normal de l'Administration des postes et télécommunications pour les fonctions d'inspecteur de direction, d'inspecteur principal et d'inspecteur tel qu'il a été modifié par le règlement grand-ducal du 10 septembre 1971.**

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau, etc., etc., etc.;

Vu la loi du 20 mars 1970 portant réorganisation de l'Administration des postes et télécommunications;

Vu l'article 27 de la loi du 8 février 1961 portant organisation du Conseil d'Etat et considérant qu'il y a urgence;

Sur le rapport de Notre Ministre des Finances et après délibération du Gouvernement en conseil;

## Arrêtons:

**Art. 1<sup>er</sup>.** Les dispositions figurant à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe (3) du règlement grand-ducal du 13 avril 1970 portant désignation des emplois du cadre normal de l'Administration des postes et télécommunications pour les fonctions d'inspecteur de direction, d'inspecteur principal et d'inspecteur tel qu'il a été modifié par le règlement grand-ducal du 10 septembre 1971 sont abrogées et remplacées par les dispositions suivantes:

- « (3) Sont désignés comme fonctions d'inspecteur les emplois ci-après du cadre normal:
- a) l'emploi d'adjoint du préposé des services administratifs à la Division technique;
  - b) les quatre emplois de préposé aux services désignés ci-après du bureau de poste central à Luxembourg: Journaux/abonnements — Opérations financières des facteurs — Personnel — Secrétariat;
  - c) les deux emplois de préposé aux services ci-après du bureau de poste principal à Luxembourg-Gare: Comptabilité administrative — Trafic;
  - d) l'emploi dans l'attribution duquel rentre la gestion du secrétariat au bureau de poste principal à Esch-sur-Alzette;
  - e) l'emploi de préposé aux services de comptabilité du bureau des chèques à Luxembourg;
  - f) l'emploi de préposé à chacun des deux bureaux suivants: bureau des téléphones à Luxembourg et bureau des recettes des télécommunications à Luxembourg;
  - g) les neuf emplois de préposé aux bureaux de poste principaux de: Cap, Diekirch, Differdange, Dommeldange, Dudelange, Echternach, Mersch, Pétange et Wiltz. »

**Art. 2.** Notre Ministre des Finances est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

Château de Berg, le 21 janvier 1972  
**Jean**

Le Ministre des Finances,  
**Pierre Werner**